SKRZYDLATA POLSKA

NR 26 (573) ● 1. VII. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł

LESZNO-62

Polska „Mucha Standard" i czechosłowacki „Demant" spotkały się w kominie termicznym. Zacięta walka o wysokość, kilometry i minuty — trwa. Na stronach 4—5 zamieszczamy fotoreportaż z II Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych i VIII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Foto: BERNARD KOSZEWSKI

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

HANNA BADURA POBIŁA REKORD ŚWIATA

W dniu 13 czerwca br. w Lesznie, startując na „Bocianie" poza konkurencją, Hanna Badura z pasażerką Krystyną Pietraszak pobiły rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym Leszno — Łask — Leszno uzyskując odległość 374 kilometry. Poprzedni rekord należał do Pelagii Majewskiej (Polska) i wynosił 341,9 km.

Hanna Badura jest członkiem Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Zaczęła ona latać w Bielsku w 1958 roku u instruktora Jana Winczo. Posiada diamentową odznakę szybowcową.

Nowej rekordzistce i jej pasażerce, która w trudnym ośmiogodzinnym locie spisała się dzielnie, składamy serdeczne gratulacje. (pj)

W WSK na Okęciu odbyło się 14 czerwca br. zebranie Podstawowej Organizacji Partyjnej z udziałem członka Biura Politycznego KC PZPR Edwarda Ochaba, który należy do tej organizacji. Edward Ochab omówił zagadnienia gospodarcze kraju oraz niektóre problemy związane z ostatnią sesją Rady Wzajemnej pomocy Gospodarczej.

*

AEROKLUB Warszawski gościł u siebie w czerwcu br. grupę pilotów jugosłowiańskich, członków aeroklubu w Belgradzie, którzy przebywali w Polsce 3 tygodnie w ramach wymiany bezdewizowej aeroklubów Warszawy i Belgradu.

*

DĄBEK Tadeusz, pilot Aeroklubu Białostockiego, opublikował na łamach „Gazety Białostockiej" interesujące wspomnienia szybowcowe pt. „Zapiski spod chmur".

*

NA LOTNISKU Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze odbyły się XIII wojewódzkie zawody modeli latających. Na starcie stanęło 61 zawodników z 14 modelarni województwa.

*

W FESTYNIE ludowym w Ukcie, w województwie olsztyńskim, wzięli udział modelarze Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, dając piękny pokaz modeli latających.

*

W RADOMSKU odbyły się 17 czerwca br. pokazy lotnicze zorganizowane przez Aeroklub Częstochowski. W czasie pokazów wydarzył się tragiczny wypadek. Jeden z samolotów wpadł na tłum powodując ofiary w ludziach. Przyczyny wypadku bada specjalna komisja.

*

W LESZNIE przemianowano 17 czerwca ulicę prowadzącą z miasta do Centrum Szybowcowego APRL (dawna Wschowska) na ulicę Szybowników. Jest to chyba pierwsza ulica w Polsce o tej nazwie. Świdnik złożyli egzamin z wyróżnieniem. (S)

*

W LUBLINIE przeprowadzone zostały w dniach 11—13 samolotowego oraz skoczka spadochronowego dla kandydatów z aeroklubów: Lublin, Świdnik i Radom. Do egzaminów na licencje pilota szybowcowego przystąpiło 41 kandydatów. Egzamin teoretyczny zdało 31 (4 zakwalifikowano do egzaminu poprawkowego, 6 nie zdało); do egzaminu praktycznego przystąpiło 28 kandydatów, z czego 27 egzamin zdało (1 — egzamin poprawkowy). Ryszard Kasperek i Wiesław Mercik z Aeroklubu

*

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego spowodował wydanie w formie broszury rozporządzenia Ministra Komunikacji o personelu lotniczym. Broszura udostępniona zostanie wszystkim zainteresowanym jednostkom i instytucjom, zrzeszającym lub zatrudniającym cywilny personel lotniczy.

*

DYREKTOR Departamentu Lotnictwa Cywilnego zatwierdził pełny skład egzaminatorów Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej w zakresie przedmiotów teoretycznych i egzaminów praktycznych. W poczet egzaminatorów wchodzą specjaliści z różnych dziedzin lotnictwa cywilnego.

*

PRAWO LOTNICZE, uchwalone ostatnio przez Sejm, zostało ogłoszone w Dzienniku Ustaw PRL, Nr 32 z dnia 8 czerwca br. Ustawa — Prawo Lotnicze — z dnia 31 maja br. weszła w życie z dniem ogłoszenia.

*

W WSK ŚWIDNIK przeprowadzone zostały w dniach 14—16 czerwca br. egzaminy na licencję śmigłowcowego mechanika obsługi naziemnej II klasy. Do egzaminów przystąpiło 88 kandydatów, do egzaminu poprawkowego zakwalifikowano 17. Wiktor Dobrowolski, Janusz Gac, Ryszard Kasperek i Marian Zieliński złożyli egzamin z wyróżnieniem.

*

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego wyraził zgodę na obniżenie dolnej granicy wysokości do 100 m zawodnikom przygotowującym się do udziału w samolotowych mistrzostwach świata w akrobacji. Do mistrzostw przygotowują się piloci: Stanisław Kasperek, Stefan Studencki, Stanisław Ackerman, Michał Wiland, Feliks Działo i Jerzy Wikło.

*

PUCHAR „Bałtyku", ufundowany przez przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich DALMOR, zdobył po raz pierwszy zawodnik Aeroklubu Warszawskiego — Kazimierz Ginalski. Zawody modeli wodnosamolotów rozgrywane o ten puchar odbyły się w dniu 17 czerwca w Rewie pod Gdynią. W kat. modeli silnikowych zwyciężył K. Ginalski — 386 pkt. przed T. Pelczarskim — 343 pkt i W. Schierem — 253 pkt. W kat. modeli gumówek zwyciężył J. Kosiński — 375 pkt. przed J. Lenardem — 236 pkt i T. Kowalem — 149 pkt. W tej imprezie międzyklubowej wzięło udział 18 zawodników. Zawodami kierował Konrad Olszewski, wiceprezes Aeroklubu Gdańskiego. (e)

*

PREZES Aeroklubu PRL, wiceprezydent FAI Stefan Antosiewicz, wyjechał 19 czerwca br. do Paryża na czterodniowe posiedzenie Rady Administracyjnej Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Parę dni potem do Paryża wyjechał również przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI mgr inż. Julian Bojanowski — na posiedzenie Komisji Szybowcowej FAI.

*

W LISICH KĄTACH odbyła się 18 i 19 czerwca br. narada szefów wyszkolenia aeroklubów i szkół APRL.

*

ZMARŁ 14 czerwca br. płk Józef Mierzejewski, pracownik sztabu Wojsk Lotniczych i OPL OK.

*

ZESPÓŁ Estradowy Wojsk Lotniczych wyruszył na objazd po garnizonach lotniczych z nowym drugim z kolei programem pt. „Kurs na uśmiech". Kierownikiem zespołu jest mgr Jan Olów, kierownictwo artystyczne spoczywa w rękach Leopolda Nowosada, muzyczne — Jerzego Kalińskiego. Nowy program reżyserowała Barbara Fijewska.

*

W SIERADZU, mieście rodzinnym znakomitego uczonego radzieckiego prof. Ary Sternfelda, otwarta zostanie w listopadzie w 45 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej wystawa filatelistyczna pod hasłem: „Pięć lat ery kosmicznej", na której zgromadzone zostaną znaczki polskie o tematyce astronautycznej.

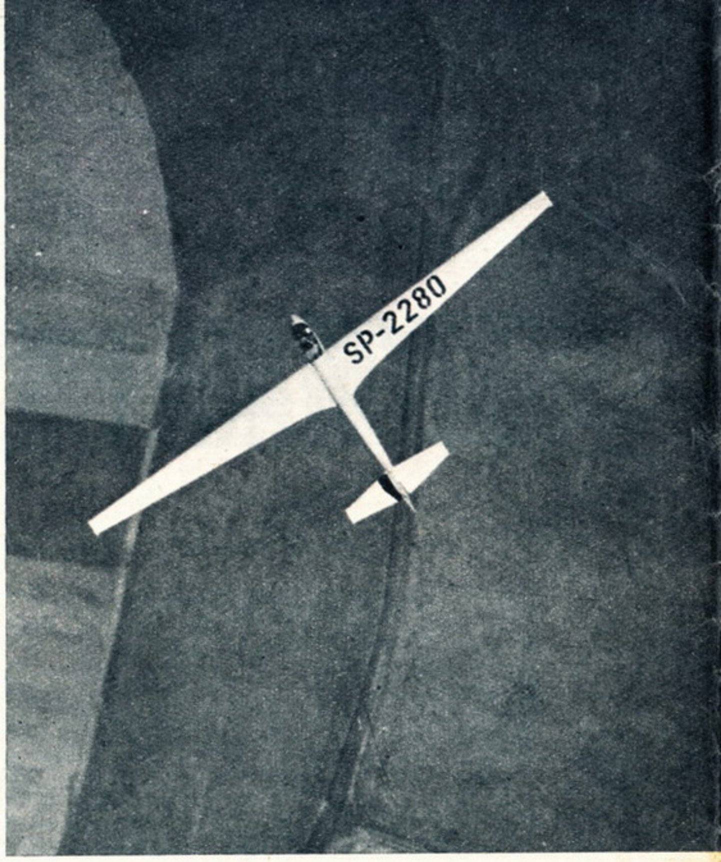
*

W WARSZAWIE zaczął się ukazywać nowy tygodnik pt. „Transport i Drogi", który jest organem Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Wydawcą pisma są Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Adres redakcji: Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 25-00-61, w. 31.

Aeroklub Warmińsko-Mazurski, p-ta Dajtki k. Olsztyna, tel. 52-40, przyjmie na okres miesiąca lipca br. dwóch instruktorów szybowcowych II klasy do prowadzenia szkolenia podstawowego na obozie letnim.

*

Aeroklub Radomski — Radom, ul. 22 Lipca 37, tel. 31-62, zatrudni na ryczałt instruktora szybowcowego w okresie od 1 lipca do 15 sierpnia 1962 r. Warunki płacy według siatki płac APRL.



„Mucha Standard" krąży w kominie termicznym.

Start do konkurencji: piloci czekają niecierpliwie w kabinach swych szybowców. Niżej: Odprawa na starcie przed konkurencją.

Józef Pieczewski i Tadeusz Góra

TRYUMFATORAMI W LESZNIE

Józef Pieczewski

Tadeusz Góra

W niedzielę, dnia 17 czerwca br. na lesznieńskim lotnisku nastąpiło uroczyste zakończenie II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych i VIII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

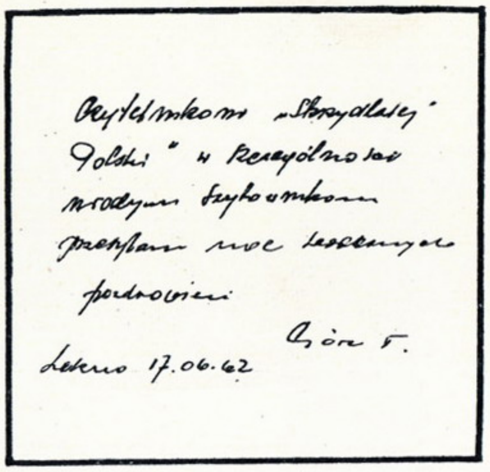
II ZSKS zakończyły się pięknym sukcesem polskich szybowników, którzy zajęli sześć pierwszych miejsc. Indywidualnie triumfował Józef Pieczewski, latający bardzo regularnie i bojowo — wygrał ostatnią konkurencję. Z cudzoziemców, zgodnie z naszymi przewidywaniami, najlepszy był Władimir Czuwikow. Mistrz ZSRR pokazał, że pochlebne opinie były uzasadnione — tylko pech nie pozwolił mu na walkę o miejsce w pierwszej trójce. Niespodzianką była doskonała postawa młodego szybownika węgierskiego Pala Szeredaya.

Tadeusz Góra, który wywalczył mistrzostwo Polski na VIII SMP, to postać bardzo znana w światowym szybownictwie. Z jego zasłużonego sukcesu, który był wynikiem doskonałej techniki pilotażu i bojowości, wszyscy bardzo się cieszymy. Wysokie lokaty Henryka Muszczyńskiego i Stanisława Ratusińskiego są obrazem aktualnych ich możliwości. Leszek Kuciński, Franciszek Kępka jr i Stanisław Łuszpiński — to nowi kandydaci do kadry szybowcowej. Ich rezultaty są nagrodą za duży wkład pracy i świadczą o niewątpliwych uzdolnieniach wyczynowych.

Nim jednak dowiedzieliśmy się, kogo fetować jako zwycięzcę leszniońskich zawodów — szybownicy zacięcie walczyli na finiszu. A pogoda wyreżyserowała finisz fantastycznie. W dniu 13 czerwca po raz pierwszy w Europie został wykonany w ramach II ZSKS trójkąt 500 km i to aż przez 11 pilotów z pięciu krajów. Ta królewska konkurencja była wspaniałym akordem zawodów i przyniosła pilotom i organizatorom wiele satysfakcji. „Po drodze" został pobity rekord Bułgarii i ZSRR. Jedynie Witek i Makula, którzy nie osiągnęli celu — mieli powody do zmartwienia z utracenia czołowych pozycji.

Wyniki 6 konkurencji ZSKS: 1. Władimir Czuwikow (ZSRR) — 71,3 km/h. 2—3. Józef Pieczewski (Polska) i Jerzy Popiel — 70,8 km/h. 4. Jerzy Adamek (Polska) — 70,1 km/h. 5. Adolf Daumann (NRD) — 66,7 km/h. 6. Wiktor Gonczarenko (ZSRR) — 64,8 km/h. 7. Milan Svoboda (CSRS) — 64,7 km/h. 8. Pal Szereday (Węgry) — 62,7 km/h. 9. Marian Gorzelak (Polska) — 62,3 km/h. 10—11. Ladislav Haza i Tadeusz Wala (CSRS) — 61,0 km/h.

Tego samego dnia zawodnicy mistrzostw Polski rozegrali przelot docelowo-powrotny do Jaksic, długości 320 km. Walka także była bardzo zacięta, a do mety nie doleciało tylko dwóch pilotów.



Wyniki VI konkurencji SMP: 1. Andrzej Kmiotek — 68,4 km/h. 2. Tadeusz Góra 68,2 km/h. 3. Stanisław Ratusiński — 67,8 km/h. 4. Zbigniew Kirakowski — 67,0. 5. Jerzy Dąmbski — 65,6 km/h. 6. Leszek Kuciński — 64,7 km/h. 7. Ludwik Merło — 64,6 km/h. 8. Pelagia Majewska — 64,1 km/h. 9. Lech Jaworski — 63,8 km/h. 10. Tadeusz Dąbek — 61,5 km/h.

Ostatnią konkurencją w II ZSKS i VIII SMP był rozegrany w trudnych warunkach termiki bezchmurnej podwójny trójkąt 100 km. Ta rozegrana po raz pierwszy konkurencja była trudna dla zawodników („blacha" na niebie, nowa taktyka) oraz bardzo widowiskowa dla kibiców, ponieważ lotnisko było punktem zwrotnym, nad którym meldowały się szybowce. Wielu pilotów nie dało sobie rady w tych trudnych warunkach, inni nie wytrzymali nerwowo finiszu zawodów i w rezultacie nastąpiły znaczne przesunięcia w tabeli.

Wyniki VII konkurencji ZSKS: 1. Józef Pieczewski (Polska) — 54,6 km/h. 2. Manfred Blauert (NRD) — 53,0 km/h. 3. Edward Makula (Polska) — 51,4 km/h. 4. Milan Svoboda (CSRS) — 51,1 km/h. 5—6. Nicolae Mihaita (Rumunia) — 50,8 km/h. 5—6. Pal Szereday (Węgry) — 50,8 km/h. 7—8. Jerzy Adamek (Polska) — 49,2 km/h. 7—8. Jerzy Popiel (Polska) — 49,2 km/h. 9. Adam Witek (Polska) — 49,1 km/h. 10. Ion Alexa (Rumunia) — 43,4 km/h.

Wyniki VII konkurencji SMP: 1. Sadomir Smoliński — 52,2 km/h. 2. Leszek Kuciński — 51,9 km/h. 3. Henryk Muszczyński — 51,4 km/h. 4. Franciszek Kępka — 50,8 km/h. 5. Danuta Zachara — 47,4 km/h. 6. Zbigniew Kirakowski — 47,2 km/h. 7. Stanisław Łuszpiński — 46,9 km/h. 8. Franciszek Niechwiejczyk — 46,8 km/h. Bogusław Wodzyński — 45,1 km/h. 10. Zenon Skolski — 44,8 km/h.

(pom)

Zdjęcia: B. Koszewski (5) i J. Pomianowski (1)

WYNIKI II ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

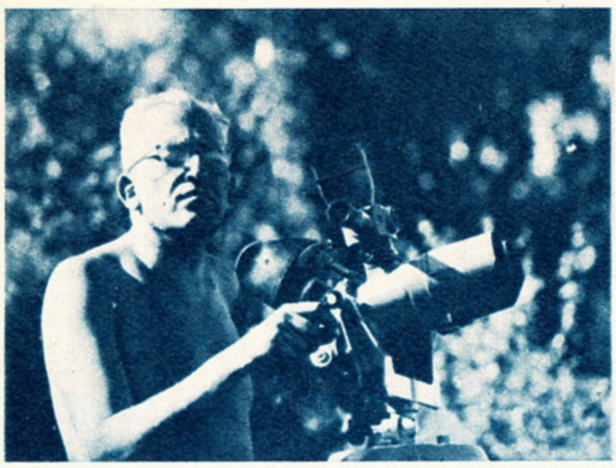
1	Józef Pieczewski	Polska	6 217 pkt.
2	Jerzy Popiel	Polska	5 966
3	Jerzy Adamek	Polska	5 934
4	Adam Witek	Polska	5 764
5	Marian Gorzelak	Polska	5 572
6	Edward Makula	Polska	5 425
7	Władimir Czuwikow	ZSRR	5 336
8	Pal Szereday	Węgry	5 121
9	Milan Svoboda	CSRS	5 114
10	Wiktor Gonczarenko	ZSRR	4 900
11	Manfred Blauert	NRD	4 756
12	Tadeusz Wala	CSRS	4 669
13	Adolf Daumann	NRD	4 468
14	Mandor Opitz	Węgry	3 979
15	Ladislav Haza	CSRS	3 591
16	Vasilije Stepanović	Jugosławia	2 938
17	Nicolae Mihaita	Rumunia	2 799
18	Mircea Finescu	Rumunia	2 698
19	Walter Raap	NRD	2 454
20	Aleksander Russew	Bułgaria	2 390
21	Jože Mrak	Jugosławia	2 235
22	Ion Alexa	Rumunia	2 189
23	Simeon Nikołow	Bułgaria	1 966
24	Michail Wierietiennikow	ZSRR	1 773
25	Iwan Markow	Bułgaria	748

WYNIKI VIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

1	Tadeusz Góra	Bielsko	6 160 pkt.
2	Henryk Muszczyński	Ostrów	5 986
3	Stanisław Ratusiński	Zielona Góra	5 633
4	Leszek Kuciński	Rzeszów	5 415
5	Jerzy Dąmbski	Gliwice	5 244
6	Franciszek Kępka jr	Bielsko	4 999
7	Stanisław Łuszpiński	Jelenia Góra	4 958
8	Andrzej Kmiotek	Warszawa	4 727
9	Andrzej Ciesielski	Lublin	4 585
10	Zbigniew Kirakowski	Gliwice	4 577
11	Mirosław Królikowski	Olsztyn	4 423
12	Pelagia Majewska	Łódź	4 392
13	Bogusław Wodzyński	Warszawa	4 363
14	Sadomir Smoliński	Ostrów	4 293
15	Edward Popiołek	Kraków	4 283
16	Ludwik Merło	Bydgoszcz	4 268
17	Franciszek Niechwiejczyk	Poznań	4 025
18	Krzysztof Trzpil	Warszawa	3 987
19	Lucyna Bajewska	Warszawa	3 912
20	Maksymiliana Paszyc	Wrocław	3 872
21	Danuta Zachara	Kraków	3 717
22	Stanisław Sójka	Ostrów	3 440
23	Tadeusz Dziuba	Warszawa	3 433
24	Tądeusz Dąbek	Białystok	3 376
25	Zenon Skolski	Jelenia Góra	3 213
26	Lech Jaworski	Radom	2 891
27	Jan Prokop	Rzeszów	2 642
28	Adela Dankowska	Poznań	2 532
29	Eugeniusz Fuchs	Olsztyn	2 443
30	Jerzy Smielkiewicz	Wrocław	2 437
31	Bolesław Kochanowski	Wrocław	2 150

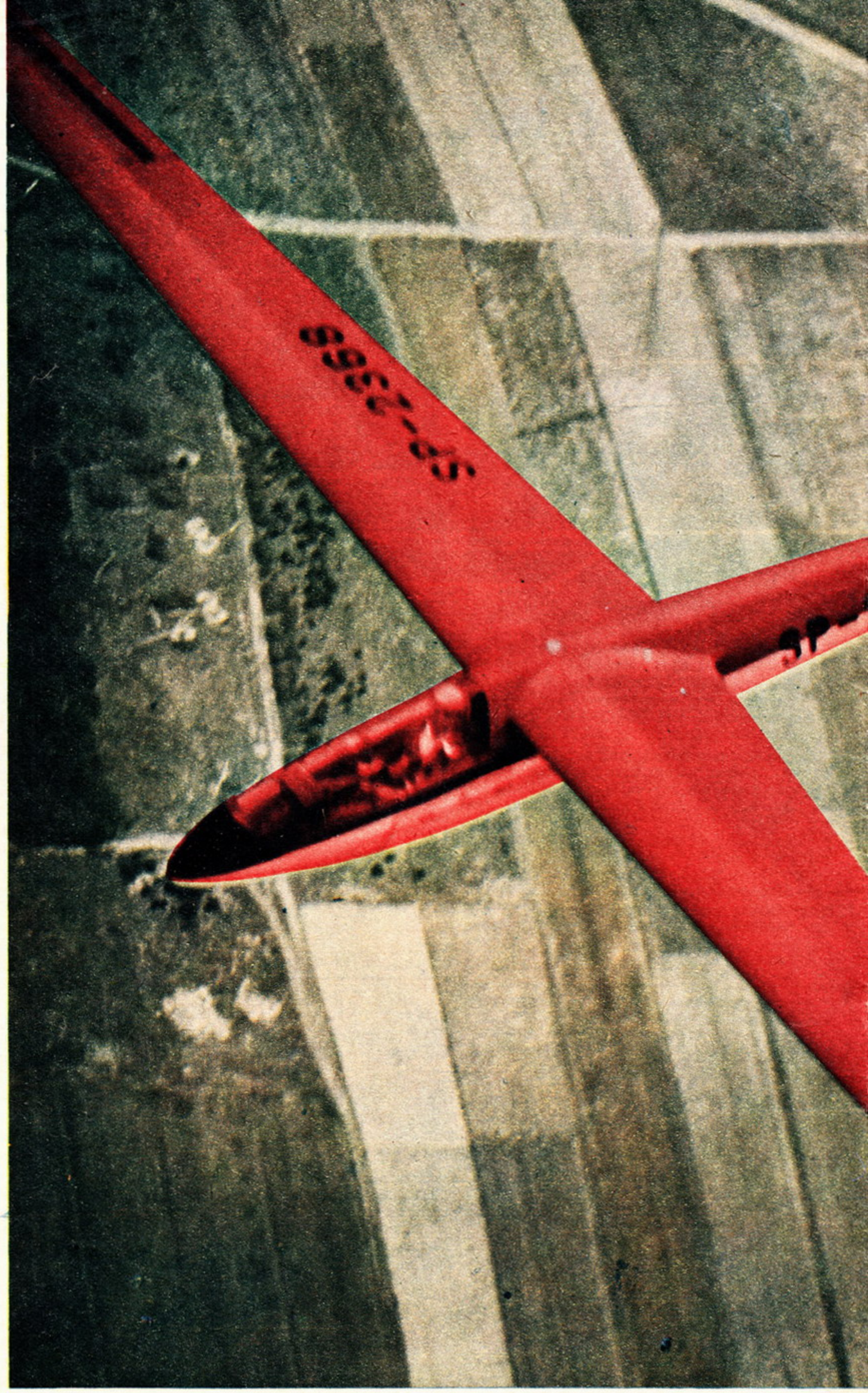
LESZNO 1962

Fotoreportaż
BERNARDA KOSZEWSKIEGO



Przewodniczący Komisji Sędziowskiej mgr inż. Julian Bojanowski, na posterunku sędziowskim przy lunecie.

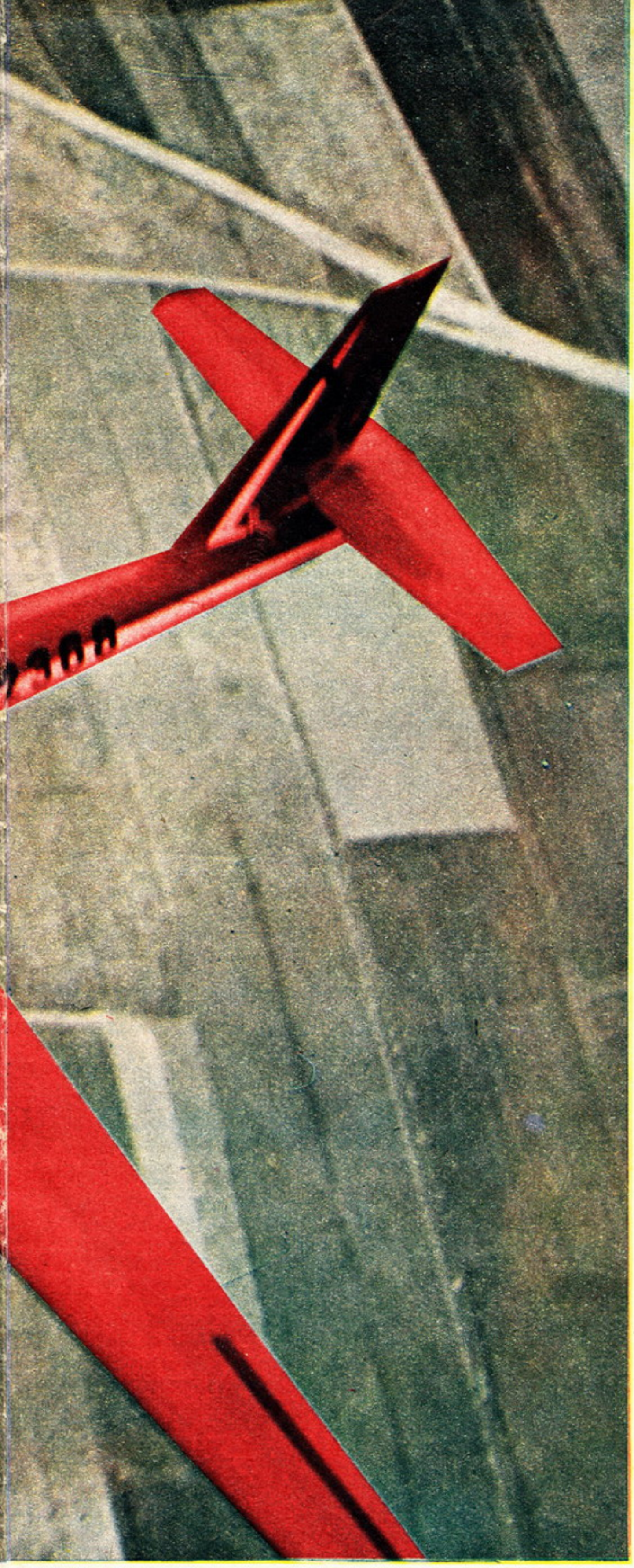
Zawodnik NRD — Adolf Daumann przygotowuje się do startu na szybowcu LOM-61 „Favorit".



Wyżej: „Foka" Jerzego Popiela.

Pilot węgierski Pal Szereday w kabinie szybowca „Sirály II". Jak też wypadnę w tej konkurencji? — myśli sympatyczny Madziar.

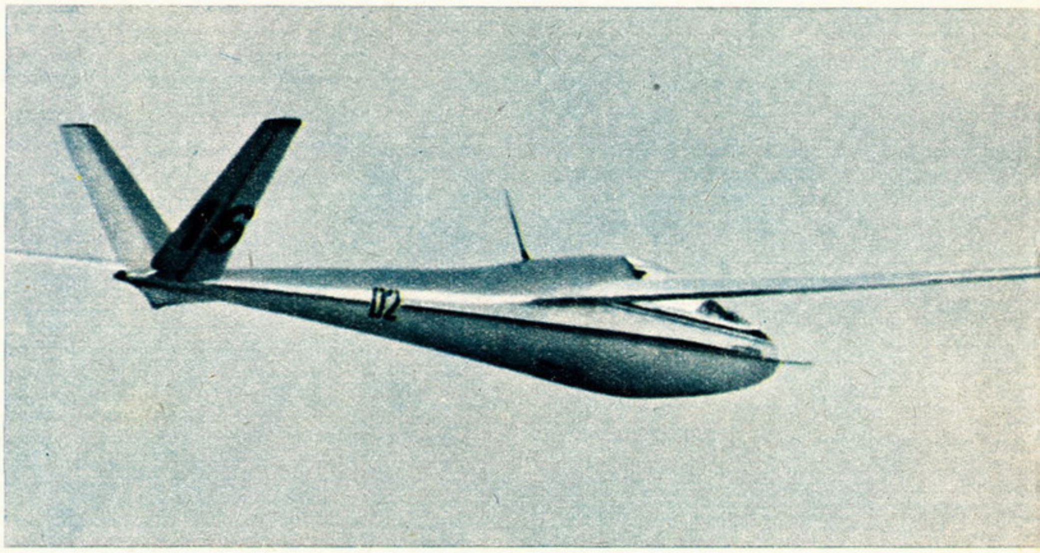
W przyjacielskiej pogawędce: Pelagia Majewska oraz (od lewej) Milan Svoboda (CSRS), Manfred Blauert (NRD) i Wiktor Gonczarenko (ZSRR).



Będący w Lesznie przejazdem dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. Jan Frey-Bielecki w towarzystwie gen. bryg. Paszkowskiego odwiedził leszneńskie lotnisko w czasie rozgrywania konkurencji przelotu po trójkącie 500 km. Krótki pobyt poświęcił generał na zapoznanie się z szybowcami zagranicznymi oraz rozmowy z uczestnikami mistrzostw Polski, którzy pierwsi znaleźli się na lotnisku po wykonaniu konkurencji.

Dr Stanisława Antoszewska i Tadeusz Góra — na starcie mistrzostw.

Szybowiec radziecki A-15, pilotowany przez Władimira Czuwikowa, na trasie przelotu (niżej).



LESZNO WLKP., a ściśle lotnisko Strzyżewice niedaleko miasta, gdzie mieści się Centrum Szybowcowe Aeroklubu PRL, przeżywało w czerwcu br. dwa tygodnie wielkich emocji. Odbywały się tam bowiem w dniach 3-17 czerwca II Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych i równocześnie VIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Obydwie imprezy rozgrywane równocześnie na jednym lotnisku i pod jednym kierownictwem, były prawdziwą rewią czołowych pilotów klasy światowej; były największą imprezą szybowcową w Polsce od mistrzostw świata rozgrywanych w Lesznie w 1958 roku. Zarówno ilość i klasa startujących zawodników, doskonały sprzęt jak i wysoki poziom rozgrywanych konkurencji predystynują tę imprezę do jednej z największych tegorocznych imprez szybowcowych na świecie.

Ogółem rozegrano siedem konkurencji, z których dwie: przelot prędkościowy po trasie trójkąta 500 km i dwukrotny przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km są bez precedensu w historii szybownictwa światowego; na zawodach przeprowadzone zostały po raz pierwszy na świecie.

Nie jest zresztą przypadkiem, że w Polsce i właśnie w Lesznie przeprowadzona została taka impreza, że uzyskano na niej tak doskonałe rezultaty. Od wielu już lat szybownictwo polskie należy do czołówki szybowcowej na świecie, a Leszno — tak jak kiedyś Żar — stało się nie tylko centralnym ośrodkiem rozwoju tej dziedziny w kraju, ale jego działalność i osiągnięcia wyszły daleko w świat. Trzeba dziś mówić o Lesznie nie tylko jako o wyższej szkole latania szybowcowego, ale również o pracy naukowo-badawczej Centrum w szybownictwie. Kierownictwo i kadra Centrum potrafiła wypracować własny, odrębny styl pracy i co nie mniej ważne stworzyć swoistą atmosferę tzw. ducha szybowcowego — przepoić każdego przybysza romantyką latania szybowcowego. Wszystko to sprawia, że do Leszna jedzie się z radością, a wyjeżdża z żalem; że dziesiątki czy setki pilotów, w tym sporo zagranicznych, poczytują sobie za zaszczyt latanie w leszneńskiej „akademii szybowcowej" a uzyskane tam rezultaty wysoko sobie cenią.

Tegoroczna impreza leszneńska zakończyła się naszym pełnym sukcesem. Szóstka polskich reprezentantów: Pieczewski, Popiel Adamek, Witek, Gorzelak i Makula zajęła na szybowcach „Foka" pierwsze sześć miejsc, potwierdzając jeszcze raz swą czołową pozycję w tej dziedzinie. Sukces ten tym bardziej cieszy, że w zapleczu, co potwierdziły również VIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski, znajduje się spora grupa młodych i utalentowanych szybowników, którzy zapewne w niedalekiej już przyszłości dadzą o sobie szerzej znać, również na terenie międzynarodowym.

Zawody w Lesznie były poza tym przyjacielskim spotkaniem szybowników krajów socjalistycznych, niejako przeglądem sił w tej dziedzinie w naszym obozie i stanowiły dla każdego z państw biorących udział w imprezie swego rodzaju eliminacje przed mistrzostwami świata, jakie odbędą się w Argentynie w lutym 1963 roku. Zawody wykazały, że tego rodzaju spotkania są niezwykle pożyteczne: zacieśniają nie tylko więź przyjaźni i braterstwa pomiędzy szybownikami naszych krajów, ale służą doskonale wymianie doświadczeń i wpływają na wzrost poziomu wyczynowego latania szybowcowego w tych krajach, gdzie rozwój sportu szybowcowego nie osiągnął jeszcze klasy międzynarodowej.

Szybownictwo polskie, przodujące również w krajach socjalistycznych, dało początek tego rodzaju kontaktom. Naszym zdaniem należy je jeszcze bardziej rozszerzać, a zawody regularnie kontynuować, co najmniej raz na dwa trzy lata i każdorazowo w innym kraju. Już dziś szybownictwo Polski Związku Radzieckiego, Czechosłowacji i nawet NRD reprezentuje dużą klasę międzynarodową. Ogólnie rzecz biorąc szybownictwo krajów socjalistycznych stanowi obecnie potęgę na świecie i może z powodzeniem oraz skutecznie rywalizować z szybownictwem krajów kapitalistycznych.

W tej rywalizacji Leszno odgrywa niewątpliwie jedną z czołowych ról i podobnie jak w latach poprzednich oraz w czerwcu tego roku — zapisze jeszcze w przyszłości niejedno światowe osiągnięcie w swej historii.

(Kon)

ZAWODY SILNYCH WRAŻEŃ

XIV LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. FRANCISZKA ŻWIRKI

Powyżej: Widok ogólny na samoloty uczestniczące w XIV Locie. Poniżej: Zwycięska załoga warszawska: Andrzej Koskowski — nawigator (po lewej) i Zdzisław Dudzik — pilot (po prawej).

Do Nowego Sącza jechałem z zamiarem obejrzenia jeszcze jednej interesującej i pożytecznej imprezy w sporcie samolotowym. Przez kilka dni Nowy Sącz, siedziba Aeroklubu Podhalańskiego, oczekiwał z niecierpliwością na zlot zawodników. Niestety, żaden z zawodników nie przyleciał ze względu na fatalną pogodę.

Pod wielkim znakiem zapytania stanęły zawody, pieczołowicie przygotowywane przez Aeroklub Podhalański, który w bieżącym roku miał być współorganizatorem XIV Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki. W tym przypadku Aeroklub Krakowski byłby odciążony od rozwiązywania wielu dość kłopotliwych problemów organizacyjnych na swoim terenie, a przede wszystkim zapewnienia dobrego i wygodnego zakwaterowania, które w okresie zawodów (Dni Krakowa) jest tam prawie nieosiągalne. Nowy Sącz natomiast zapewniał komfortowe warunki mieszkaniowe, wyśmienite wyżywienie oraz przygotował wiele innych atrakcji dla uczestników tegorocznego Lotu. Już samo nazwisko Jerzego Iszkowskiego — wiceprezesa Aeroklubu Podhalańskiego, gwarantowało całkowite udanie się zawodów od strony organizacyjnej. W ten sposób pomyślane i przygotowane zawody byłyby niewątpliwie najlepszymi ze wszystkich dotychczasowych Lotów Południowo-Zachodniej Polski, a może i wszystkich do tej pory przeprowadzonych imprez w sporcie samolotowym.

Niesprzyjające warunki atmosferyczne pokrzyżowały plany organizatorów zawodów. Do ostatniej chwili nie podejmowali oni decyzji. Gdy jednak woda podeszła na odległość ponad stu metrów od hangaru, a nawierzchnia lotniska Aeroklubu Podhalańskiego w Łososinie Dolnej znalazła się w takim stanie, że uniemożliwiła start i lądowanie samolotów, sprawa stała się zupełnie jasna: nieustannie padający deszcz spowodował, iż lotnisko musi być zamknięte. Ponadto należało podjąć jeszcze inną, o wiele ważniejszą decyzję: albo zawody przenieść na teren innego lotniska, albo też je po prostu odwołać.

Inicjator wznowienia Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki w 1958 roku i kierownik czterokrotnie do tej pory rozegranych pod tą samą nazwą zawodów, instruktor-pilot Adam Czepirski — szef wyszkolenia Aeroklubu Krakowskiego, podjął bez przesady bardzo trudną w tych okolicznościach decyzję: z a w o d y b ę d ą p r z e p r o w a d z o n e. W te trzy słowa, jakże wiele mówiące, zaangażował cały swój autorytet, doświadczenie i zdolności organizacyjne. Wystawił swoje nazwisko na jeszcze jedną, nie wiadomo którą z rzędu, próbę. Wkrótce przez telefony przekazano nowy wariant rozgrywania zawodów. Adam Czepirski dwoił się i troił w pracy. W tym przedsięwzięciu pomocną dłoń podali mu koledzy z aeroklubów: Podhalańskiego, Śląskiego i Wrocławskiego. Chodziło przecież o zawody, które zostały całkowicie przygotowane i w związku z tym pochłonęły wiele pracy i pieniędzy. Jedynie pogoda płatała złośliwego figla.

Zawody zgodnie z regulaminem miały być przeprowadzone w dniach od 4 do 10 czerwca 1962 roku, ale w rzeczywistości zostały skrócone o cztery dni, to znaczy, iż rozegrano je pomiędzy 8 a 10 czerwca. Do udziału w XIV Locie nadeszło 28 zgłoszeń załóg. Ostatecznie jednak na starcie stanęły 24 załogi z 15 klubów, w tym jedna załoga z Jugosławii, reprezentująca Aeroklub Belgradzki. Jednym z warunków uczestnictwa w Locie był start na samolocie „Junak-3" (23 maszyny). Wyjątek stanowiła załoga zagraniczna, której oddano do dyspozycji samolot Jak-18.

Regulamin tegorocznego Lotu przewidywał rozegranie pięciu konkurencji: A — zlot, B — lot po trasie łamanej (dwuetapowy), C — lot nocny po trasie (dwuetapowy, pomiędzy wyznaczonymi lotniskami, w dwóch nocach), D — lot górski, E — strącanie baloników i zrzucanie meldunków na celność.

Przeprowadzono jedynie trzy konkurencje (A, C i D). Jednej z najatrakcyjniejszych konkurencji (B), do której zaangażowano wiele osób na całej trasie, nie rozegrano ze względu na skrócony czas zawodów. Podobnie rzecz się miała z konkurencją E.

W zlocie do Wrocławia (8 czerwca), zamiast początkowo do Nowego Sącza, a więc konkurencji A, zwyciężyła załoga Aeroklubu Krakowskiego w składzie: pilot Adam Bułat i nawigator Zdzisław Szczęsny. Uzyskali oni w sumie 275 pkt. Na drugim i trzecim miejscu uplasowali się: Adamkiewicz — Dubicki z Warszawy oraz Wolański — Bogacz z Krakowa. Otrzymali oni po 250 pkt. Czwartą lokatę wywalczyła sobie załoga Aeroklubu Wrocławskiego w składzie Maksymowicz — Michałowski, która zdobyła 225 pkt.

W nocy z 8 na 9 czerwca załogi w odstępach dziesięciominutowych startowały do pierwszego etapu konkurencji C na trasie Wrocław — Katowice. Etap pierwszy tej konkurencji był lotem nocnym po trasie łamanej z meldowaniem się w określonych punktach zwrotnych trasy (Strzelin, Opole, Ligota, Gliwice i Katowice).

Tego dnia, po przyjeździe z Nowego Sącza do Katowic, byłem świadkiem lądowania wszystkich załóg przylatujących z Wrocławia. Oprócz kierownictwa Aeroklubu Śląskiego, komisarzy sportowych i personelu technicznego byli również obecni przedstawiciele Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, którzy żywo interesowali się przebiegiem zawodów.

Niezwykle serdecznie podejmował uczestników Lotu Aeroklub Śląski z wiceprezesem mgr Zygmuntem Dubi-

ckim na czele, przygotowując samorzutnie dla zawodników ciepłą i smaczną strawę. Noc była zimna, więc przed snem gorący posiłek okazał się bardzo potrzebny. Ponadto w tym etapie zasługuje na podkreślenie sportowa postawa załogi śląskiej Szade — Kmieć (nie mogła wystartować z Wrocławia, ponieważ w porę zauważono pęknięcie zbiornika paliwa). Załoga nie zrażając się tym przykrym niepowodzeniem, pozostawiła samolot we Wrocławiu i przyjechała do Katowic pociągiem, by móc stanąć na starcie drugiego etapu nocnego, oczywiście na innej maszynie.

Etap drugi konkurencji C był lotem po trasie łamanej i według przyrządów. przeprowadzony został w nocy z 9 na 10 czerwca (po całodziennym wypoczynku załóg) pomiędzy Katowicami i Krakowem. Podobnie jak i przed pierwszym etapem zawodnicy otrzymali na dwie godziny od chwili startu zadanie lotu i jednoznaczny komunikat meteorologiczny. W zadaniu określone zostały położenia znaków świetlnych w zwrotnych punktach trasy, nad którymi należało się meldować umówionymi sygnałami świetlnymi o godzinie obliczonej przez zawodnika z dokładnością plus minus 30 sekund, a ponadto zanotować kształt wyłożonego znaku (Brzeszcze, Łazany, Dębno, Pobiednik, Kraków). W etapie tym były również wyznaczone w terenie nieoświetlone punkty, które zapalano po nadanym sygnale z samolotu.

Należy dodać, iż zawodnik na określonym odcinku trasy łamanej przeprowadza lot do określonego punktu w terenie według obliczonego kursu i czasu. W momencie osiągnięcia tego punktu uczestnik zawodów dawał sygnał wystrzeloną zieloną rakietą. W momencie wystrzelania rakiety zapalał się znak świetlny na ziemi.

Konkurencję C — dwuetapowy lot nocny po trasie łamanej — wygrała załoga Aeroklubu Warszawskiego w składzie: pilot Zdzisław Dudzik i nawigator Andrzej Koskowski, zdobywając łącznie 945 pkt. Drugie i trzecie miejsce zajęły załogi: Bułat — Szczęsny z Krakowa i Wójcicki — Welsch z Krosna (CWL), uzyskując po 920 pkt. Czwartą lokatę wywalczyła sobie załoga Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie w składzie Tomaszewski — Kapel, otrzymując 810 pkt.

W niedzielę dnia 10 czerwca, w ostatni dzień zawodów, przeprowadzono trzecią z kolei konkurencję (D) — lot górski, pomiędzy lotniskami Rakowiec w Krakowie i lotniskiem w Łososinie Dolnej koło Nowego Sącza. Lot został wykonany po trasie łamanej, której punktami zwrotnymi były podane w zadaniu szczyty górskie. Począwszy od określonego punktu na pierwszym odcinku, aż do określonego punktu końcowego ostatniego odcinka trasy łamanej należało nanieść na mapę wszystkie napotkane po drodze kościoły leżące w pasie o szerokości 5 km. Ostatni punkt trasy był jednym z trzech wierzchołków trójkąta, w obszarze którego należało zidentyfikować zdjęcia kościołów określając ich położenie przez podanie miejscowości na mapie. Również i ta konkurencja, wprowadzona po raz pierwszy do tych zawodów, spotkała się z przychylną oceną uczestników.

Pierwsze miejsce w locie górskim zajęła ponownie załoga warszawska Dudzik — Koskowski, uzyskując 1 800 pkt. Trzy równorzędne lokaty po 1 690 pkt zdobyły załogi: Bułat — Szczesny z Krakowa, Nasiołowski — Wójcik z Radomia i Wójcicki — Welsch z Krosna (CWL).

Wszystkie konkurencje XIV Lotu Południowo-Zachodniej Polski sprawiły, iż stały się one zawodami silnych wrażeń, szczególnie w nocy. Nietrudno sobie wyobrazić lot na wysokości 500 metów nad ciemną plamą ziemi usiana morzem świateł. Taki lot wymagał od załogi nieustannej pracy w powietrzu, szybkiej orientacji i dużego doświadczenia. Emocji było wiele, bo oprócz samej niezwykłości przelotu, okresowego raczej podziwiania oświetlonego terenu (z braku czasu), niejednokrotnie wydawało się, że wszystkie światła mrugają, że są znakami świetlnymi wprowadzonymi w ruch przez komisarzy sportowych. Dlatego też meldowanie sie niektórych samolotów z dokładnością do jednej sekundy było nie tylko rewelacją, ale wysokim kunsztem nawigacji.

W wyniku trzech rozegranych konkurencji zwyciężyła załoga warszawska w składzie Dudzik — Koskowski (3 830 pkt), przed załogą Wójcicki — Welsch z CWL Krosno (3 520 pkt) załogą Tamaszewski — Kapel z Aeroklubu Podkarpackiego (3 400 pkt) i załogą Bułat — Szczęsny z Krakowa (3 375 pkt). Klasyfikację końcową podaliśmy w poprzednim numerze.

Po raz piąty obserwowałem zawody samolotowe pod nazwą Lot Południowo-Zachodniej Polski. Zawody te urzekły mnie już w 1958 roku, kiedy to — wznowione przez Aeroklub Krakowski — rozpoczęły swój powojenny start. Urzekły mnie może i dlatego, ponieważ odniosłem wrażenie, iż nie są one sprawdzianem wiadomości już dawno nabytych, ale ich celem jest rozwijanie i podwyższanie kwalifikacji pilotażowo-nawigacyjnych. Ponadto zaimponowała mi rzadko spotykana atmosfera koleżeńska i sportowa zawodów oraz wyjątkowo obiektywna i rzetelna praca komisji sędziowskiej.

Oceniając obecne zawody z perspektywy pięciu lat mogę z satysfakcją stwierdzić, że wniosły one ponad wszelką wątpliwość wiele cennych wartości praktycznych do polskiego sportu samolotowego, przyczyniając się tym samym do podwyższania z każdym rokiem, w sposób bardzo widoczny, poziomu naszych pilotów.

Szczególnie XIV Lot był pod tym względem najlepszym przykładem. Był on zresztą pierwszą imprezą samolotową po wojnie, w której uczestniczyła załoga zagraniczna. Jugosłowianie, bo o nich mowa, wyrazili się o zawodach wprost entuzjastycznie, dodając, że pilot podczas rozgrywania poszczególnych konkurencji nie tylko musiał posiadać ogromne doświadczenie, ale mieć co najmniej „mózg elektronowy", wszystko wiedzący, o wszystkim pamiętający, szybko obliczający i to z dokładnością do jednej sekundy. Opinia taka przynosi pochlebną ocenę organizatorom Lotu.

Kierownik zawodów Adam Czepirski chciałby w przyszłości rozgrywać zawody na samolotach szybkich, o większym zasięgu, dających możliwości objęcia przez krakowskie zawody również i innych terenów południowo-zachodniej Polski. Projekt ten będzie zrealizowany już w 1963 roku. Dzięki zapewnieniom przedstawiciela ZG APRL, obecnego na zawodach, przyszły jubileuszowy XV Lot Południowo-Zachodniej Polski zostanie rozegrany wyłącznie na samolotach Jak-18. Trzydzieści pięć „Jaków" zostanie oddanych do dyspozycji zawodników. W ten sposób urzeczywistniony będzie główny cel zawodów — podwyższanie poziomu kwalifikacji pilotów samolotowych naszego kraju.

Zawody przeprowadzono, mimo iż nie figurowały one w oficjalnym kalendarzu imprez Aeroklubu PRL. Rozegrano je pomyślnie, przy czym na szczególne uznanie zasługuje wysoki poziom latania w nocy. Zasługa to przede wszystkim uczestników Lotu, całego kierownictwa zawodów, komisji sędziowskiej oraz aeroklubów: Śląskiego, Podhalańskiego i Wrocławskiego, które pomogły w przeprowadzeniu tej pożytecznej imprezy sportowej.

Wkład pracy wszystkich był ogromny. Wszyscy zresztą dali z siebie maksimum wysiłku, aby zawody błysnęły swą świetnością (mechanicy byli niezawodni). Na szczególne wyróżnienie zasługuje kierownik zawodów, instruktor pilot Adam Czepirski oraz cały skład komisji sędziowskiej z jej przewodniczącym Zdzisławem Stróżewskim na czele.

Do zobaczenia w przyszłym roku na starcie XV Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki, ale tym razem już na pewno w Nowym Sączu.

TADEUSZ MALINOWSKI

Drugie miejsce zajęła załoga CWL Krosno w składzie: pilot Wójcicki (po lewej) nawigator Welsch.

Po lewej: Na trzecim miejscu uplasowała się załoga Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — pilot Tomaszewski (po lewej) i nawigator Kepel. Po prawej: Załoga Aeroklubu Krakowskiego — pilot Adam Bułat (po lewej) i Zdzisław Szczęsny — zajęła czwarte miejsce.

Załoga Aeroklubu Belgradzkiego (Jugosławia): nawigator Atanasow i pilot Sams (po prawej).
Foto: T. Malinowski (6)

ASTRONAUTYKA

KARNAWAŁ I GIMNASTYKA W SKALI KOSMICZNEJ

JAK zwykle, dopiero po pewnym czasie od odbytego lotu kosmicznego amerykańskiego kosmonauty Carpentera, na łamach prasy fachowej poczynają pojawiać się szczegółowe oceny oraz interesujące drobiazgi dotyczące przedsięwzięcia. Zawsze bardzo obiektywny francuski tygodnik lotniczy i astronautyczny „Skrzydła" („Les Ailes") poświęca sporo miejsca na komentarz tego lotu, pióra znakomitego francuskiego uczonego Alberta Ducrocqua (autora znanej u nas „Ery robotów"), który prowadzi w piśmie dział astronautyczny.

Ducrocq stwierdza przede wszystkim znacznie lepsze przygotowanie startu drugiego amerykańskiego kosmonauty. Glenn, jak pamiętamy, dziesięć razy odkładał start. Carpenter tylko dwa razy, przy czym zawsze ze względu na warunki meteorologiczne, nie zaś na czynniki techniczne.

W chwili startu więc technicy amerykańscy byli dobrej myśli.

CO TO ZNACZY „PILOTAŻ"

Carpenter, zarówno jak Glenn, miał do dyspozycji automatyczny jak i ręczny układ kierowania. Tutaj trzeba od razu postawić sprawę jasno i dokładnie. O pilotażu w rozumieniu lotniczym w kabinie kosmicznej nie może być jeszcze mowy. Wyrażając się dokładniej środek ciężkości kabiny porusza się po określonej orbicie, jest to więc typowy lot balistyczny, niesterowany. To co określane bywa nieściśle jako „pilotaż" — to wpływanie na ustawienie całości kabiny wobec jej środka ciężkości. Dopiero w chwili włączenia silników hamujących wkraczamy w okres lotu kierowanego. Kabina kosmiczna typu „Mercury", w jakiej odbywali podróż Glenn i Carpenter, dla „ustawienia się" wobec własnego środka ciężkości posiada 18 dysz odrzutowych, przez które wydobywał się gaz powstający z rozkładu wody utlenionej zawartej w zbiorniku.

Amerykańscy technicy przywiązywali wielką wagę do prób orientowania kabiny w przestrzeni, jakich nie mógł przeprowadzić swego czasu Glenn. Próby takie konieczne są dla opracowania systemu kierowania, który jest konieczny np. przy przewidzianych spotkaniach statków kosmicznych w przestrzeni.

KARNAWAŁ W KOSMOSIE

W ramach tych doświadczeń Carpenter miał zanotować również widzialność przedmiotów w przestrzeni kosmicznej i wybrać najbardziej widoczne ich barwy. Dla tego celu służył balonik średnicy 75 cm, wypuszczony z kabiny na nylonowej 30-metrowej lince. Balonik był pomalowany na kilka kolorów: pomarańczowy, biały, srebrzysty, żółty i szary — fosforyzujący. Dla oceny odległości w Kosmosie kabina „Mercury" wyrzucała rodzaj konfetti z plastyku. Na nich właśnie pilot ćwiczył ocenę odległości.

A więc coś w rodzaju sylwestrowego balu w Kosmosie.

Niestety, bal nie bardzo się udał, gdyż Carpenter nie zauważył nawet balonu, szybującego obok kabiny, zajęty innymi czynnościami.

Natomiast, tak jak i Glenn podczas swego lotu, Carpenter zauważył także świetliste zjawiska, które jednak określił jako podobne do płatków śniegu. Niektóre z nich leciały w przestrzeni szybciej niż jego kabina, wyprzedzając ją.

GIMNASTYKA

Niezwykle ciekawa natomiast była praktyczna obserwacja dokonana przez drugiego amerykańskiego kosmonautę. Stwierdził on bowiem, że może wpływać na położenie kabiny przy pomocy ruchów własnego ciała. Tak np. wyrzut ręki w przód i powolne jej opuszczenie powodowało zmianę położenia kabiny. Oczywiście jest to potwierdzenie starego newtonowskiego prawa akcji i reakcji, które można eksperymentować na byle łódce. Jednakże stwierdzenie to sprawia, że do wyszkolenia i praktyk pilota-kosmonauty musi wejść specjalnie opracowana „gimnastyka mechaniczna". Ciosy pięścią w pustkę i kopnięcia mogą stać się środkiem korekty lotu, zwłaszcza w warunkach awaryjnych.

Stawia to problem studiów nad ruchami. Z drugiej strony kosmonauci będą musieli nauczyć się poruszać tak, aby nie wpływać na ustawienie kabiny w locie.

Jak powiedzieliśmy, technicy amerykańscy przewidzieli szeroki program „pilotażu" kosmicznego dla Carpentera. Niestety zapomnieli, że zapasy wody utlenionej są ograniczone. I oto Carpenter przeżył nieprzyjemną sytuację: obserwował wyczerpywanie się wody utlenionej i drżał czy wystarczy jej dla niego na chwilę, kiedy trzeba będzie

Amerykański kosmonauta Malcolm Scott Carpenter w chwilę po wydobyciu go z morza i przetransportowaniu na pokład okrętu „Intrepid".

„orientować" kabinę przy przechodzeniu do lotu kierowanego przy lądowaniu. W rezultacie musiał zaprzestać doświadczeń już podczas pierwszego przelotu nad Hawajami. Pozostała mu więc obserwacja przedmiotów w kabinie, znajdujących się w stanie nieważkości. Np. stwierdził, że płyny w butelkach usiłują przybrać kształt kulisty.

Wiele kłopotu sprawiła sprawa temperatury. Wbrew przewidywaniom — temperatura jego ciała sięgała 40 stopni. Podczas trzeciego okrążenia na stacjach kontroli lotu obserwowano jakby oszołomienie, któremu podlegał kosmonauta, odnoszono wrażenie, że nie pojmuje on wskazówek przekazywanych mu z Ziemi.

W wyniku tego w chwili uruchomienia silników hamujących kabina była źle ustawiona wobec swojego toru. Zamiast pod kątem 34° — zaledwie 25°. Spowodowało to zetknięcie z gęstszymi warstwami pod niewłaściwym kątem i przedłużyło wodowanie. „Pomyłka" wyniosła 400 kilometrów. Kabina trafiła do obszaru, w którym nie patrolował żaden statek. W rezultacie Carpenter musiał sam wydostać się z niej i „przesiąść" na pneumatyczną tratwę ratunkową, na której znalazł się w posiadaniu — jak to stwierdził z humorem — gwizdka, lusterka do sygnalizacji świetlnej i środka do odpędzania rekinów.

Przedłużenie odległości lądowania nie wpłynęło na przedłużenie czasu lotu. A więc prędkość przelotu przez atmosferę musiała być większa, co mogło stać się niebezpieczne.

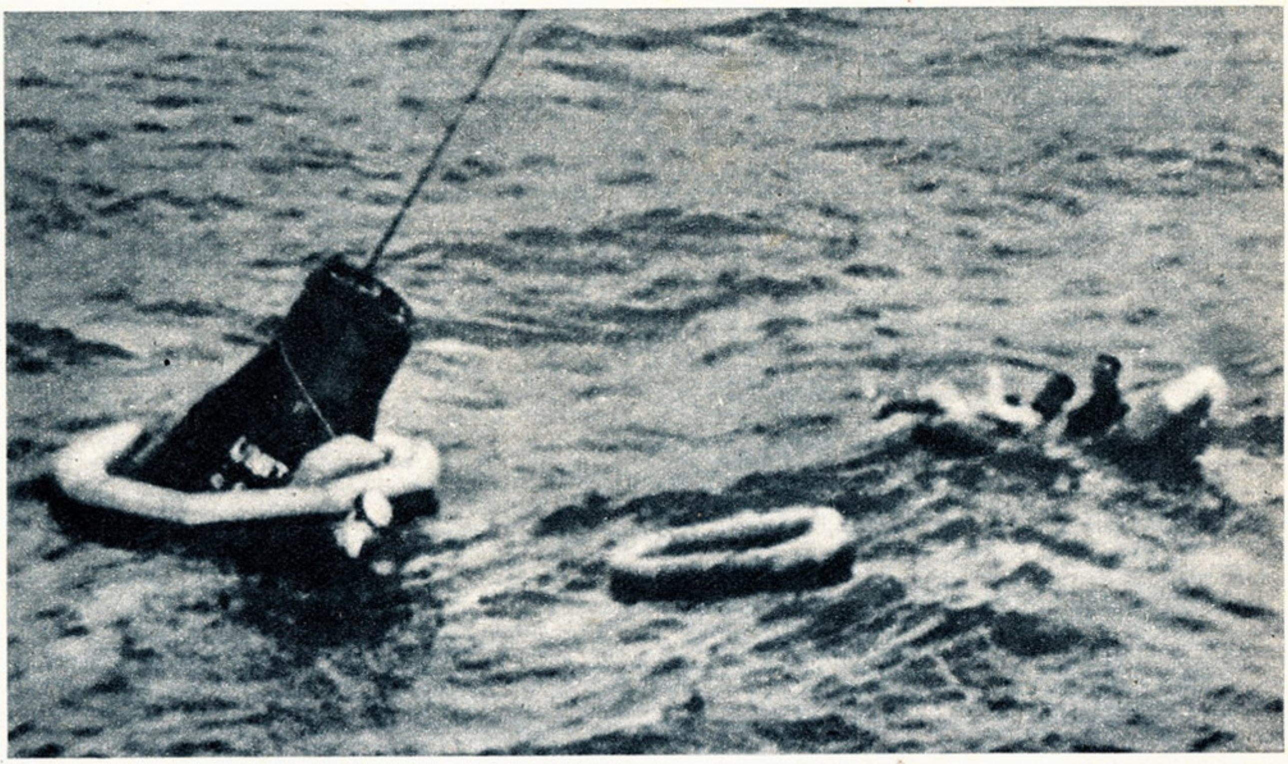
CO DALEJ?

Jak powiedzieliśmy, w chwili startu amerykańscy technicy byli nastawieni optymistycznie i triumfowali. Po wylądowaniu ogarnęły ich tak zwane „uczucia mieszane". Z jednej strony drugi lot kosmiczny był niewątpliwie sukcesem kosmonauty. Z drugiej strony zdarzyło się podczas niego tyle przypadków grożących katastrofą, że kierownicy „planu Mercury" musieli stwierdzić, iż wszystkie dotychczasowe próby nie doprowadziły jeszcze do uzyskania całkowitej doskonałości budowy kabiny.

W tej sytuacji szumnie i dumnie zapowiadany amerykański program kosmiczny, przewidujący „jednego człowieka co dwa miesiące" na orbicie, musi być zreformowany. Lot Carpentera miał być ostatnim lotem liczącym trzy okrążenia Ziemi. Po nim miał pójść lot na 18 okrążeń globu. Dzisiaj sprawa stoi inaczej: trzeba wiele pracy, starań i wysiłków, aby zapewnić całkowite bezpieczeństwo lotu i kabinę „Mercury", nazwaną poetycznie „Jutrzenką-7", doprowadzić do stanu całkowitej używalności w Kosmosie. I już dzisiaj przewiduje się, że następny kosmonauta amerykański — Gordon Cooper — wykona tylko 7 okrążeń Ziemi.

Takie są szczegóły i wnioski z lotu Carpentera. Żaden z nich oczywiście nie zmniejsza moralnej wartości jego wyczynu i zasługi wobec nauki.

JAN DĄBROWSKI



24 maja br. Oczekując na wyłowienie przez śmigłowiec Scott Carpenter przebywa pod opieką lekarza, który dotarł do niego na spadochronie tuż po odnalezieniu kosmonauty na morzu. Zdjęcia: „The Illustrated London News"

LOT
NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ
Nr 5 ● lipiec 1962

TECHNIKA LOT-u

ZBUDOWANA po wojnie na miejscu całkowicie zniszczonych obiektów baza techniczna Polskich Linii Lotniczych LOT jest w całości dziełem polskich inżynierów, mechaników i robotników. Zasługą jej twórców jest stałe dążenie do uniezależnienia LOT-u od zagranicznych zakładów remontowych. Dzięki temu, jakkolwiek posługujemy się sprzętem importowanym, to jednak ogromną większość prac technicznych wykonuje się w Polsce.

Działy techniczne LOT-u pracują w tej chwili w dość trudnych warunkach — nie jest tajemnicą, że modernizacja sprzętu latającego naszych linii rozpoczęła się niedawno i znaczna jego część — to wysłużone już maszyny, wymagające rzecz jasna większych zabiegów. Że ten sprzęt pod względem pewności i niezawodności w działaniu nie ustępuje fabrycznie nowym samolotom, jest zasługą polskich mechaników, których wysokie kwalifikacje fachowe cenione są na całym świecie.

W samolocie nie ma rzeczy nieważnych — tak można by określić motto działów technicznych. Każde urządzenie, każda część ma dokładnie określone instrukcjami czasookresy, po których musi być skontrolowana. I tak w wielkim Ile-18 sprawdza się po 25 godzinach eksploatacji przeszło 100 urządzeń, prawie 2 razy tyle po każdych 50 godzinach, jeszcze więcej po 100 godzinach. Oczywiście, każdy samolot badany jest przez specjalistów po każdym locie — zdarza się jakaś obluzowana śrubka, źle wyregulowany zawór itp.

Daleko większy zakres mają prace remontowe. Następuje wtedy całkowity demontaż silników, wymiana wszystkich zużytych elementów, czyszczenie pozostałych. Wyremontowane silniki sprawdza się w hamowni, najnowocześniejszej w kraju. Wymontowuje się równocześnie większość elementów płatowca, weryfikuje przyrządy pokładowe, sprawdza i naprawia wszelkie urządzenia. Często przeprowadza się przy tej okazji pewne modyfikacje. Baza techniczna LOT obchodzić będzie w tym roku piękny jubileusz: wykonanie naprawy głównej setnego po wojnie samolotu.

„Technika" LOT-u wzbogaci się w najbliższym czasie o nowy obiekt — wielki hangar, w którym będą się mogły zmieścić największe nawet kolosy powietrzne.

RS

ТЕХНИКА ЛЕТ-а

ТЕХНИЧЕСКАЯ база Польских Воздушных Линий ЛЕТ, созданная после войны на месте полностью уничтоженных объектов, с начала и до конца является делом рук польских инженеров, механиков и рабочих. Постоянное стремление сделать ЛЕТ полностью независимым от заграничных ремонтных мастерских — большая заслуга создателей технической базы ЛЕТа. Благодаря этому, хотя мы и применяем импортное оснащение, все таки подавляющее большинство технических работ выполняется в Польше.

Технические отделы ЛЕТа работают в настоящее время в нелегких условиях: ведь модернизация воздушного флота, обслуживающего на наших линиях, началась недавно и его значительная часть — это поработавшие уже машины, требующие, несомненно, большего внимания и большего труда. И если эти самолеты с точки зрения своей безотказности и исправности не уступают новым машинам, только что покинувшим заводские цеха, то в этом заслуга польских механиков, высокие квалификации которых ценятся во всем мире.

В самолете нет второстепенных деталей — таков основной принцип работы технических отделов. Каждый узел, каждое устройство и приспособление имеет точно определенный соответствующей инструкцией период, после которого должен быть тщательно проверен. Так, например, в огромном ИЛ-18 после каждых 25 часов эксплуатации проверяется свыше 100 узлов и устройств, после каждых 50 часов — вдвое больше, еще болше после 100 часов полета. Естественно, что независимо от этого после каждого полета специалисты тщательно осматривают и проверяют самолет — исключается любая ослабевшая гайка, недостаточно точно отрегулированный клапан и т. п.

Значительно больший обем имеют ремонтные работы. Происходит демонтаж двигателей, замена всех износившихся деталей и чистка остальных. Отремонтированные двигатели испытываются на стенде, новейшем в стране. Демонтируется также большинство элементов корпуса, производится доводка аэронавигационных приборов, проверка и починка всего оборудования. По этому случаю часто вводятся некоторые усовершенствования.

В текущем году техническая база ЛЕТа отметит прекрасный юбилей: капитальный ремонт сотого после войны самолета. Прекрасным юбилейным подарком будет новый обект — огромный ангар, способный вместит: даже самые крупные воздушные лайнеры.

LOT'S TECHNICAL BASE

POLISH engineers, mechanics and workers get all credit for reconstruction of LOT's Technical Base which during the last war sufferred from complete devastation.

In the past the ambition of LOT technical staff was to become selfdependent and at present, although LOT's flying equipment is all foreign made the maintenance and engineering is mostly done locally.

It ought to be emphasized that working conditions of LOT technical sections are by no means easy. The modernization of LOT's equipment has just started recently and the presently employed LOT fleet consists in the majority of much flown and well utilized aircraft which require additional attention and maintenance. Polish mechanics have therefore a difficult task to keep LOT's fleet air worthy. Polish mechanics are highly valued throughout the world.

An aircraft comprises of parts which are all important. Every instrument and every part of the aircraft has to be checked periodically. Turbo-prop aircraft IL-18 for instance requires after 25 flying hours a check of over 100 different parts and units and after 50 flying hours almost double, and still more after 100 flying hours.

Apart from periodical checks modern aircraft depending on factory instructions must be overhauled completly at set intervals. On such occasions the engines are disessembled, carefully checked and cleaned, and worn out parts replaced. It often happens that the mechanics during the overhaul have an opportunity for modification of certain parts of the aircraft.

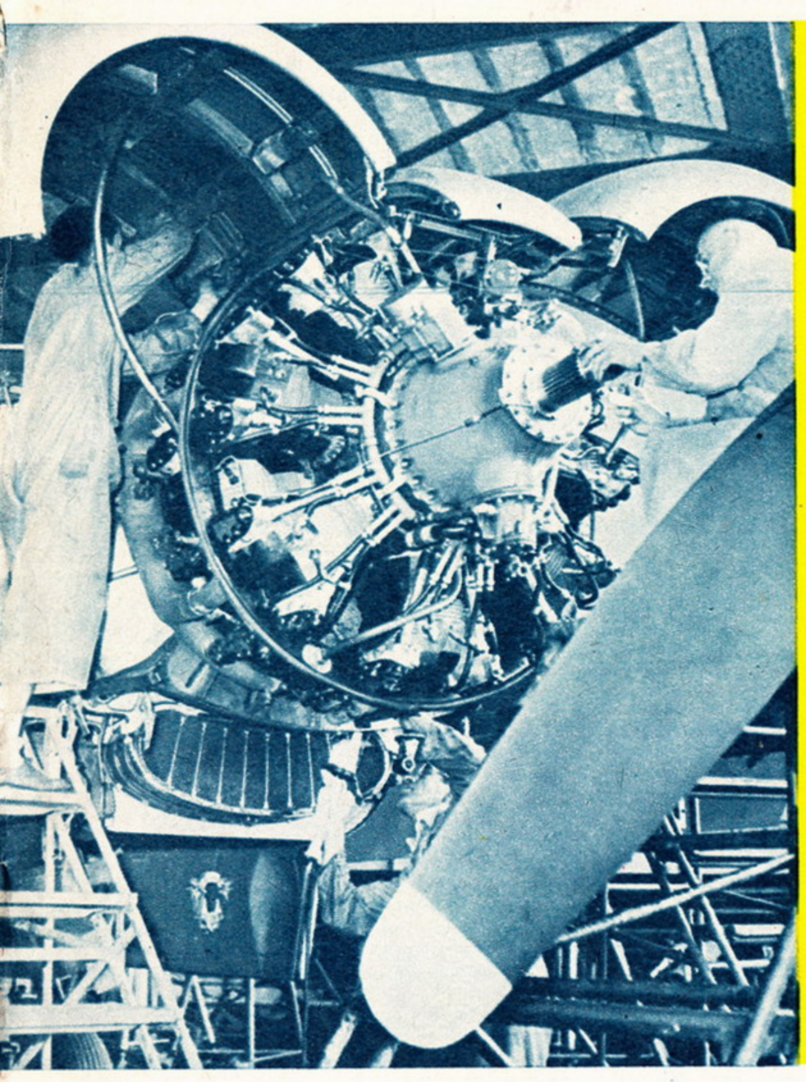
In the nearest future LOT's technical base will receive a large hangar capable of holding the largest up-to-date aircraft.

Silnik lotniczy w hamowni LOT-u. Foto: Z. Jóźwiak

CZEGO NIE WIDZI PASAŻER

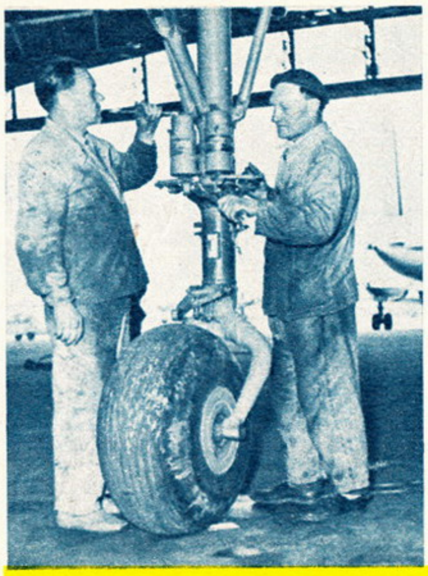
Przylatujemy w dwie godziny z Amsterdamu, wychodzimy z samolotu i udajemy się do domu. Nie wiemy, że wtedy zaczyna się okres pracy dziesiątków i setek ludzi, czuwających nad naszym bezpieczeństwem.

▶ Po każdym dniu „pracy" samolot poddany jest krótkiemu, ale dokładnemu przeglądowi. Każda obluzowana śrubka mogłaby mieć nieobliczalne następstwa.



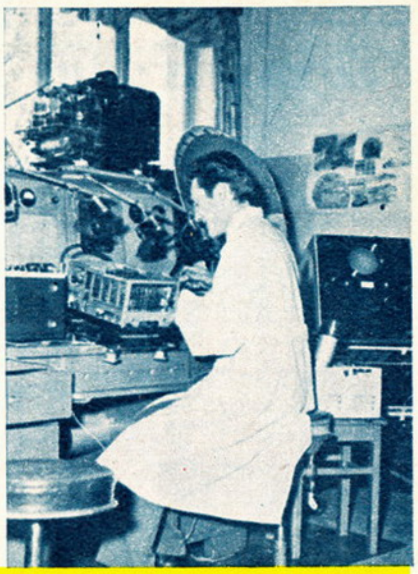
Każdy samolot po 25, 50, 100 itd. godzinach lotu skierowany zostaje na dłuższy przegląd. Następuje wówczas szczegółowe sprawdzenie jego agregatów. Nie obejdzie się, oczywiście, bez demontażu wielu elementów. Widzimy tu brygadę silnikową przy pracy nad Ilem-14. ◀

▶ Gdy jeden z mechaników pracuje w kabinie, jego kolega wykonuje roboty z zewnątrz. Konstrukcja Ila-14 zapewnia łatwy dostęp do wszystkich istotnych elementów maszyny.

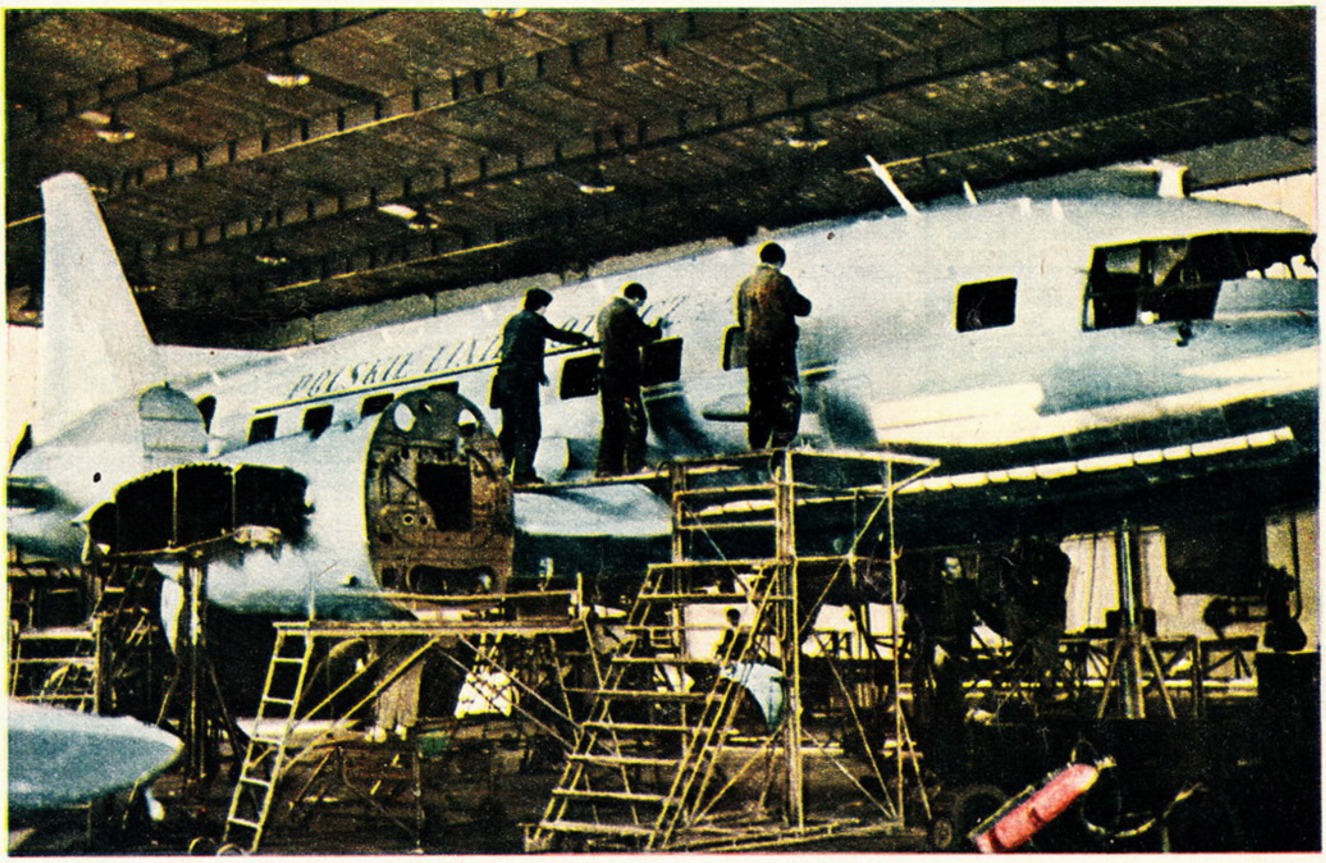


Hydraulicy zajmują się sprawdzaniem funkcjonowania układu olejowego, służącego do wypuszczania i składania podwozia.

Druga grupa mechaników osprzętu — to elektrycy. Każdy samolot jest miniaturową elektrownią, z dziesiątkami skomplikowanych agregatów, kilometrami kabli.

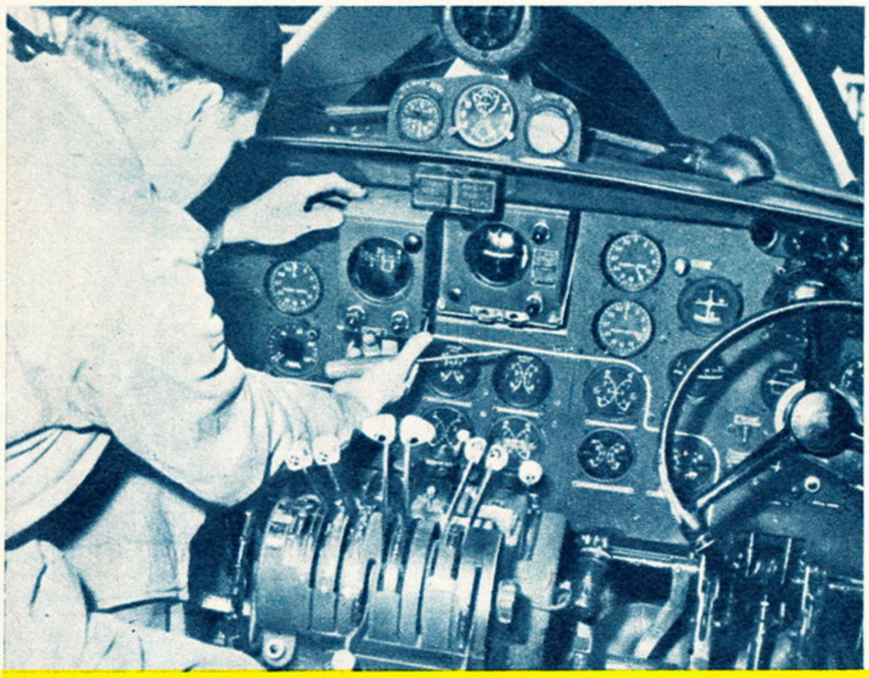


Tu widzimy „czystą robotę". Kontrolę i naprawy sprzętu radiotechnicznego wykonuje się w osobnych pomieszczeniach, widnych i czyściutkich.

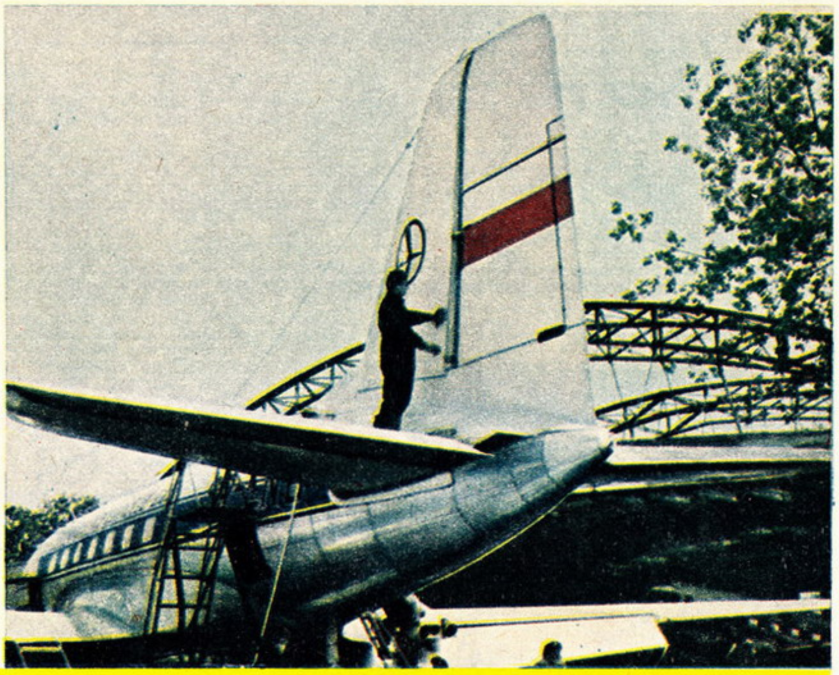


Zarówno po większych przeglądach, jak i przy remoncie, stają do pracy brygady malarzy.

Zdjęcia: Z. Jóźwiak (6) i M. Kobrzyński (3) — LOT



Konserwacją wyposażenia pokładowego zajmują się trzy grupy mechaników osprzętu. Na zdjęciu widzimy przedstawiciela pierwszego zespołu fachowców — od przyrządów pokładowych.



I wreszcie ostatnia kosmetyka. Przekazywany do eksploatacji samolot musi lśnić od czystości.

LUDZIE LOTU

Trzech z pierwszego pułku

Trzej ludzie o dość typowych dla naszego kraju i współczesnych pokoleń życiorysach: podobne dzieje w okresie międzywojennym i w Polsce Ludowej, a diametralnie różne w okresie wojennej zawieruchy: niewola, tułaczka, konspiracja... Można ich jednak podciągnąć pod jeden wspólny mianownik — ludzi o „złotych rękach" — tych, którzy, choć sami na ziemi, utrzymują LOT w powietrzu.

Władysław Gołąb

SWĄ znajomość z techniką lotniczą zawarł starszy mistrz z działu obsługi technicznej samolotów Władysław GOŁĄB — w Poznaniu, w tamtejszej wytwórni lotniczej „Samolot", gdzie pracował od 1928 roku. W 5 lat później przeniósł się do Warszawy, do 1 pułku lotniczego, gdzie pełnił funkcję mechanika. Jako jeden z ostatnich odszedł podczas oblężenia Warszawy ze zbombardowanego lotniska na Okęciu.

W czasie okupacji pracował w zakładach naprawy silników, a jednocześnie od pierwszych już lat był mocno powiązany z ruchem oporu. Był najpierw członkiem ZWZ, później AK. Ten okres życia Wł. Gołąba znajduje odbicie w licznych odznaczeniach: Krzyżu Partyzanckim, Medalu za Warszawę, Medalu Zwycięstwa i Wolności, Medalu Dziesięciolecia.

Władysław Gołąb jest jednym z najstarszych pracowników powojennego LOT-u. Zatrudniony jest na Okęciu od listopada 1945 roku. Obecnie pełni funkcję kierownika hangaru, w którym dokonuje się przeglądów naszych samolotów komunikacyjnych.

*

HISTORIA się powtarza" — mógłby z pełną słusznością powiedzieć starszy kontroler techniczny w bazie remontowej LOT-u, Stanisław SELIGA. Oto gdy przed 37 laty zetknął się po raz pierwszy z lotnictwem, zaczął pracę dokładnie w tym samym hangarze, w którym pracuje obecnie...

Powołany w 1925 roku do wojska, został mechanikiem płatowcowym w 1 pułku lotniczym, gdzie od roku 1939 zdobył zasób praktyki, wiedzy, doświadczenia. Pod koniec kampanii wrześniowej Seliga znalazł się w grupie gen. Kleeberga, spieszącej na odsiecz Warszawie. Złożył broń dopiero 7 października 1939 roku. Okres wojny spędził w niewoli.

Do pracy w PLL LOT zgłosił się natychmiast po powrocie, w czerwcu 1946 roku. Swe wysokie umiejętności fachowe wykorzystuje jako kontroler techniczny, a ostatnio jako starszy kontroler. Jest prawą ręką kierownika bazy remontowej. Podczas pochodów pierwszomajowych i w innych uroczystych okazjach można oglądać na jego piersi Srebrny Krzyż Zasługi i dwa medale 10-lecia — z okresu przedwojennego i otrzymany w Polsce Ludowej.

Stanisław Seliga

BRYGADZISTA silnikowy Jan ZYMLER zaczął służbę w wojsku i pracę w „lotniczej branży" także w 1925 roku i także w 1 pułku lotniczym, jako mechanik. Przed wojną awansował na stanowisko szefa mechaników, obsługujących samoloty „Łoś".

We wrześniu 1939 roku przydzielono go do Brygady Bombowej. Wraz z nią ewakuowany został do Rumunii, skąd przez Syrię przedostał się do Francji, gdzie służył w eskadrze szkoleniowej polskich sił powietrznych. Gdy Francja upadła, udało mu się wyjechać do Wielkiej Brytanii. Tam przez dłuższy czas przydzielony był do ruchomego parku samolotowego, gdzie pracował przy remontach silników.

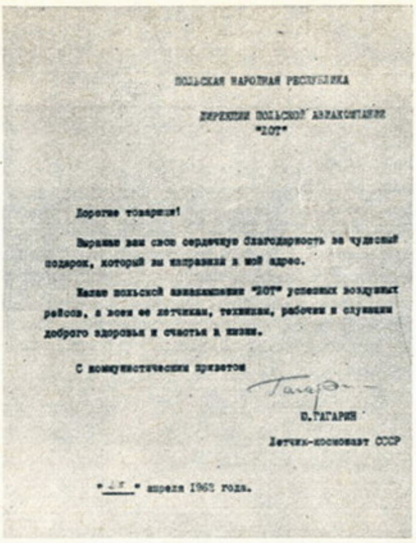
Po powrocie do kraju zaczął pracę w PLL LOT w marcu 1947 roku. Dziś ceniony jest jako najlepszy chyba fachowiec w zakresie agregatów silnikowych i płatowcowych. Jego specjalność — to konserwacja i naprawy gaźników lotniczych oraz pomp wtryskowych.

Jan Zymler posiada Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Srebrny i Brązowy Krzyż Zasługi oraz odznakę Zasłużonego Przodownika Pracy.

RS.

Jan Zymler

Zdjęcia: Z. Jóźwiak (5) i M. Kobrzyński (3) — LOT



ПОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА

ДИРЕКЦИИ ПОЛЬСКОЙ АВИАКОМПАНИИ "ЛОТ"

Дорогие товарищи!

Выражаю вам свою сердечную благодарность за чудесный подарок, который вы направили в мой адрес.

Желаю польской авиакомпании "ЛОТ" успешных воздушных рейсов, а всем ее летчикам, техникам, рабочим и служащим доброго здоровья и счастья в жизни.

С коммунистическим приветом

Ю.ГАГАРИН

Летчик-космонавт СССР

"[illegible]" апреля 1962 года.

Pierwszy kosmonauta świata Jurij Gagarin, który w roku ubiegłym w czasie swego pobytu w Polsce otrzymał od PLL LOT dyplom honorowego pilota i statuetkę Ikara, zadedykował LOT-owi swoją fotografię i przysłał list, w którym dziękuje za piękny prezent i pozdrawia serdecznie cały personel LOTu. (hk)

Słynny filozof hinduski, gubernator stanu Mysore w Indii, Sri Jaya Chamaraya Walijar Bahadur, bawił w Polsce na zaproszenie Polskiej Akademii Nauk. Pogoda nie była zbyt łaskawa dla hinduskiej znakomitości. Przez cały czas padał deszcz i było dotkliwie zimno. Egzotyczny gość na pokładzie polskiego samolotu w drodze powrotnej do swej ciepłej ojczyzny melancholijnie wpatrywał się w deszcz bijący o szyby.

*

Znakomity zespół rewelersów o światowej sławie „The Platters", ze słynnym tenorem Charlie Turnerem i jedynaczką zespołu piękną Zolą Taylor, po pełnym sukcesu pobycie w stolicy Polski odlatuje do Zurichu samolotem Polskich Linii Lotniczych LOT. (hk)

KRONIKA

W mieście Swanton (stan Vermont, USA) odbywa się w roku bieżącym międzynarodowy festiwal, poświęcony lotnictwu cywilnemu. Na pamiątkę tego wydarzenia w środku miasta wzniesiony zostanie obelisk, utworzony z kamieni przysłanych przez towarzystwa lotnicze z całego świata. Polskie Linie Lotnicze LOT reprezentowane będą przez piękny, ważący około 1 kilograma okaz granitu. Na każdym kamieniu wyryta będzie oprócz nazwy towarzystwa — nazwa kraju lub miasta, z którego kamień pochodzi. (hk)

Z prawej: Słynne ciastka Bliklego odlatują prawie codziennie do Londynu, gdzie czekają na nie amatorzy cukierniczych frykasów. Paczki oznaczono nalepką z kieliszkiem, aby zwrócić uwagę, że przesyłka jest delikatna i wymaga troskliwego traktowania. (hk)

*

Opóźniona przez niekorzystne warunki atmosferyczne, rozpoczęła się w połowie czerwca akcja przewozów dużych ilości truskawek do krajów skandynawskich. Przeprowadzana corocznie przez centralę handlu zagranicznego „Hortex" transakcja przyczynia się w dużym stopniu do zaspokojenia zapotrzebowania Szwedów, Norwegów i Finów na wczesne świeże owoce.

Przewiduje się, że dwie trzecie przewozów wykonane zostaną przez Polskie Linie Lotnicze LOT, reszta zaś przez szwedzkie przedsiębiorstwo lotnicze Transair. Z naszej strony używane będą do tego celu specjalnie dostosowane samoloty Ił-14, które wykonają ogółem 67 lotów, dostarczając 200 ton truskawek — około 140 ton do Sztokhalmu, resztę zaś do Malmoe, Oslo, Bergen i Turku.

*

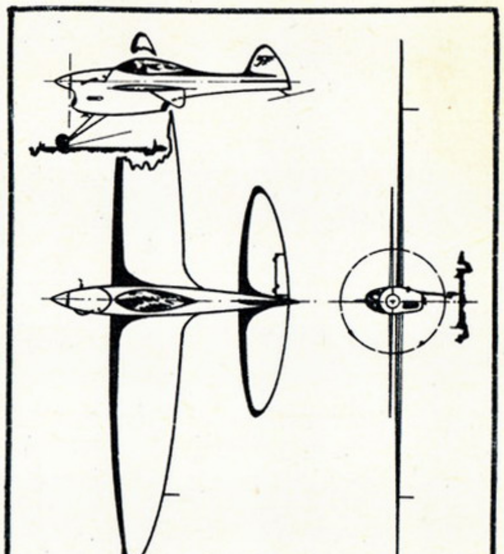
(sz)

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw. Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226. Tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA.

MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI"

Foto: J. Tomaszewski



Model do wyścigu

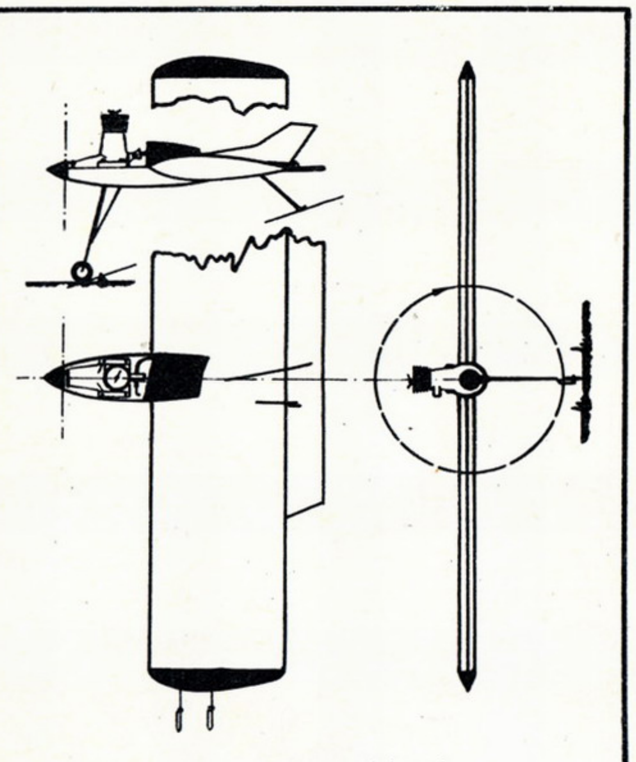
Międzyklubowe zawody modeli na uwięzi Mielec 1962

W dniach 19—20 maja br. odbyły się w Mielcu Międzyklubowe Zawody Modeli na Uwięzi w kategoriach walki powietrznej oraz wyścigu zespołowego. Zawody były organizowane przez Aeroklub Mielecki, przy współpracy i pod protektoratem WSK-Mielec. W kategorii modeli wyścigowych zawody były równocześnie pierwszą eliminacją na Mistrzostwa Świata Modeli na Uwięzi, które odbędą się w Kijowie.

Pierwsza konkurencja — walka powietrzna, została rozegrana na miejscowym stadionie, przy bardzo silnym i porywistym wietrze. W porównaniu do ubiegłych lat można było zaobserwować znaczny wzrost techniki pilotażu, co wyraziło się między innymi w procentowo mniejszej ilości rozbitych modeli. Większość modeli tej kategorii była wyposażona w silniki produkcji krajowej (Sokoły, Sokoły-Super, Jaskółki i 1 Skotnicy — 2,5 cm^3). Zwycięstwo odniósł młody reprezentant Pałacu Młodzieży z Katowic, przedstawiciel Aeroklubu Śląskiego Rudolf Gruszka, startujący z modelem konstrukcji Jana Tomaszewskiego.

W niedzielę 20 maja została przeprowadzona druga część zawodów — starty modeli wyścigowych. Modele startowały na placu w środku miasta, latając w ćwierćfinałach dwójkami, półfinałach i finale po trzech. Najlepszym w ogólnej klasyfikacji okazał się zespół Antoni Kozłowski — mechanik i Jan Tomaszewski — pilot z Pałacu Młodzieży, członkowie Aeroklubu Śląskiego, który osiągnął najlepszy czas dnia — 6'00". Drugim był wynik zespołu Sulisz — Rosiński z Aeroklubu Warszawskiego 6'20". Pierwszy z zespołów w dotychczasowych startach na wszystkich rozgrywanych w Polsce zawodach modeli wyścigowych nie poniósł ani jednej porażki.

W punktacji zespołowej pierwsze miejsce zajął zespół Pałacu Młodzieży — Katowice, zdobywając po raz trzeci puchar przechodni WSK-Mielec dla najlepszego zespołu.



Model do walki powietrznej

DWA ZWYCIĘSKIE MODELE

„Combat 2" — konstr. J. Tomaszewski. Skrzydło o symetrycznym profilu 17%, rozpiętości 860 mm. Konstrukcja sklejkowo-sosnowa. Dźwigar pasowy 2 × 3 × 5 mm, krawędź natarcia 5 × 5 mm, spływu 3 × 10 mm. Ster wysokości z listewek 3 × 5 mm. Kadłub drążony z topoli. Zbiornik z blachy konserwowej o pojemności 9,5 cm^3. Pokrycie: papier-karton, 3-krotnie cellonowany. Silnik „Super-Sokół".

„Super-Błysk" — konstr. J. Tomaszewski. Model konstrukcji mieszanej balsowo-topolowej. Kadłub drążony z przednią częścią odlaną z duraluminium. Kabina tłoczona ze szkła organicznego. Skrzydło w przedniej części pełne, tył oklejony balsą, stery pełne. Goleń podwozia z blachy duralowej grubości 3 mm. Model lata na śmigle 194 × × 215 mm, wykonanym z drewna grabowego. Silnik MVVS TR 2,5 cm^3.

w skrócie • w skrócie • w skrócie • w skrócie

● Aeroklub Mielecki zorganizował w dniu 30 kwietnia br. Zawody Balonowe „Mały Gordon Bennett" w kategoriach: a) balony papierowe, b) balony gumowe. W kategorii balonów papierowych brali udział zawodnicy z Ośrodka Modelarstwa Lotniczego przy Aeroklubie Mieleckim i XII Lotniczej Drużyny Harcerskiej w Mielcu-Osiedlu. Trzy pierwsze miejsca w tej kategorii zajęli zawodnicy z Ośrodka Modelarstwa Lotniczego, a mianowicie: 1. Zbigniew Nowak uzyskując 145 pkt, 2. Jerzy Maziarz — 121 pkt, 3. Zbigniew Mazur — 119 pkt. W kategorii balonów gumowych wzięło udział 130 osób. Balony wylądowały w różnych miejscowościach Polski. Najwięcej balonów osiadło w województwie lubelskim. Rewelacją było nadejście kartki z miasteczka Rakiszki w Litewskiej Republice Radzieckiej. Odległość jaką przebył balonik wynosi ponad 700 km. Wypuścił go Marek Kruk, który najprawdopodobniej będzie zwycięzcą w tej kategorii. Dalsze miejsca ustali komisja po obliczeniu odległości na podstawie zwróconych kartek.

★

● Po raz pierwszy u nas dokonano w tak oryginalny sposób otwarcia nowego boiska dla modeli na uwięzi: oto przewodniczący MRN w Słupsku Jan Stępień przecina śmigłem modelu symboliczną wstęgę. Patrz zdjęcie powyżej.

Foto: B. Koszewski

★

● W dniach 5—25 sierpnia przeprowadzony zostanie dla juniorów obóz, którego celem będzie szkolenie w klasach modeli z napędem gumowym i silnikowym. Obóz zgrupuje 30 osób.

★

● W dniach od 15 do 25 sierpnia przeprowadzony zostanie obóz dla prób bicia rekordów we wszystkich klasach modeli. W obozie udział weźmie również grupa modelarzy specjalizujących się w kategorii modeli szybowców A2, której celem będzie opracowanie metody nowoczesnego startu z holu. Na obozie przeprowadzone będą wykłady z meteorologii. Obóz zgrupuje łącznie 30 osób (20 osób do rekordów i 10 w szybowcach).

★

● We wrześniu w Gdańsku odbędzie się 10-dniowy kurs dla 30 radiomodelarzy. Kurs będzie miał charakter podstawowego szkolenia w radiotechnice, eksploatacji aparatur zdalnego sterowania i lotów modeli. Uczestnicy winni posiadać wstępne wiadomości z radiotechniki i przywieźć gotowy model zdalnie sterowany. Ukończenie kursu z wynikiem pozytywnym daje możliwość otrzymania zezwolenia na eksploatację urządzeń do zdalnego sterowania, wydawane przez Ministerstwo Łączności PRL. Dla kandydatów, którzy nie będą mogli uczestniczyć w całości kursu, przewiduje się możliwość przybycia tylko na egzaminy. Zgłoszenia kandydatów przyjmuje Wydział Modelarstwa APRL.

★

● W dniach 10—20 sierpnia br. w Centralnym Ośrodku Modelarstwa APRL w Warszawie przeprowadzony będzie obóz przygotowawczy dla ekipy, która weźmie udział w mistrzostwach świata modeli na uwięzi w ZSRR.

★

● W pierwszej fazie wymiany dokumentów dla modelarzy APRL (od czerwca 1961 r. do marca 1962 r.) wydano: 316 licencji sportowych, 126 uprawnień Komisarza Sportowego, 16 odznak złotych z diamentami, 56 odznak złotych, 206 odznak srebrnych, 42 odznaki brązowe — juniora.

★

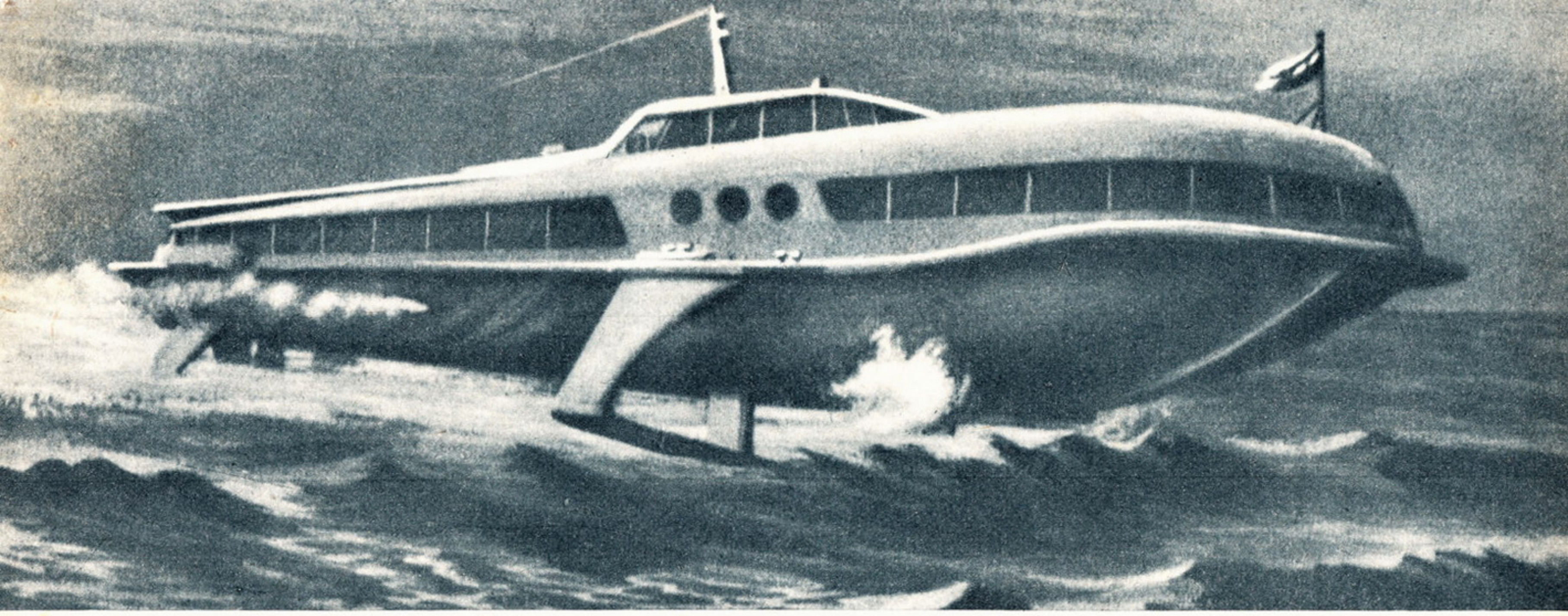
● Wydawnictwo MON kończy na zlecenie APRL druk dalszych planów modeli. Będą to plany „Standard R/C" — szybowiec zdalnie sterowany, „Perkoz" — wodnosamolot silnikowy, „Gil" — gumówka kadłubowa mała, „Pętla" — treningowy model akrobacyjny na uwięzi i plansza poglądowa do programu akrobacji wg AMA. W sumie więc (za rok 1961 i pierwsze półrocze br.) APRL wydał 22 plany modelarskie i 2 plansze do programu akrobacji na uwięzi.

★

● Organizatorem XXVII MPML będzie Aeroklub Opolski, a miejscem rozegrania tegorocznych mistrzostw dla modeli latających — Szkoła Szybowcowa w Ligocie Dolnej k/Gogolina (uprzednio planowany był Ciechanów). Data imprezy nie ulega zmianie.

★

● W lutym Wydział Modelarski APRL otrzymał drugą partię zamówionych silników z Czechosłowacji w ilości 50 sztuk. Są to silniki 2,5 cm^3 samozapłonowe typu „MVVS-2,5 TR", które rozprowadzone zostały do aeroklubów regionalnych.



Projekt polskiego wodolotu dla żeglugi zalewowej. Długość — 27 m, szerokość — 6,5 m, wyporność — 26 t, moc silnika — 900 KM, prędkość max. — 70 km/h, Liczba pasażerów — 87. Rys. St. Szymańskiego zaczerpnięty z książki „Okręty przyszłości".

ŁODZIE ŚMIGŁOWE I WODOLOTY W POLSCE

Łodzie szybkobieżne, zwane również ślizgaczami, mogą być napędzane zarówno śrubą wodną jak i śmigłem lotniczym lub — przez silnik odrzutowy. W chwili obecnej jednostki ślizgowe są wykorzystywane jedynie do celów wojskowych i sportowych. Bardziej skutecznym rozwiązaniem konstrukcyjnym łodzi szybkobieżnych są rozwijające się dziś wodoloty. Umożliwiają one znaczne zmniejszenie oporu statku przez wydźwignięcie kadłuba nad powierzchnię wody dzięki zastosowaniu podwodnych płatów nośnych. Działanie tych płatów odpowiada pracy skrzydeł samolotu — powoduje podczas ruchu pojazdu powstawanie siły nośnej, która równoważy ciężar statku. Wodoloty wynaleziono na przełomie XIX i XX wieku, ale dopiero około 1950 r. udało się pokonać praktycznie zasadnicze trudności techniczne. Wodoloty mają wielkie perspektywy rozwojowe i w wielu krajach są opracowywane przez wytwórnie lotnicze.

ZDZISŁAW GRYGLICKI
Historyk lotnictwa

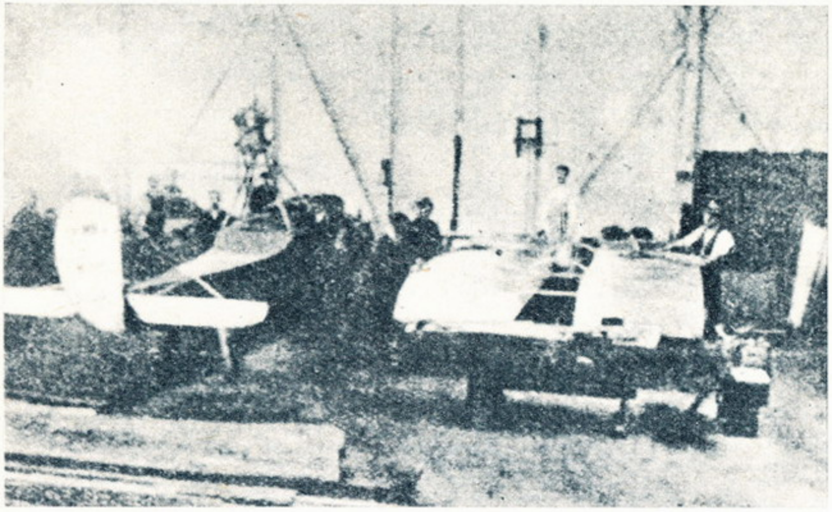
W Polsce posiadamy pewne osiągnięcia w dziedzinie wodnych środków lokomocji i sportu — ślizgowców. Projektowaniem i budową tego typu wehikułów wodnych zajmowali się u nas przeważnie konstruktorzy związani zawodowo z lotnictwem.

Pierwszy ślizgowiec wodny w Polsce zbudowany został przez inż. Michała Bohatyrewa w 1923/24 roku. Ślizgowiec miał układ tzw. „katamaranu". Łódź tego typu wyróżnia się tym, że posiada dwa kadłuby-pływaki o jednakowej długości i kształcie. Może być poruszana po wodzie za pomocą żagla, silnika spalinowego ze śrubą wodną lub silnika lotniczego ze śmigłem. Katamarany żaglowe, wykonane z wydrążonych pni drzewa, znane są wśród mieszkańców wysp Polinezji od co najmniej dwóch tysięcy lat. W prawie niezmienionej formie przetrwały do dnia dzisiejszego w swej ojczyźnie. Lotnictwo zastosowało układ dwupływakowy w większości zbudowanych i użytkowanych wodnosamolotów. Przemawiały za tym takie zalety jak mały opór w powietrzu oraz zwrotność i stateczność na wodzie. Trudno jest dzisiaj rozstrzygnąć czy konstruktor pierwszego polskiego ślizgowca oparł swój projekt na wzorach zaczerpniętych od Polinezyjczyków czy też od wodnosamolotów.

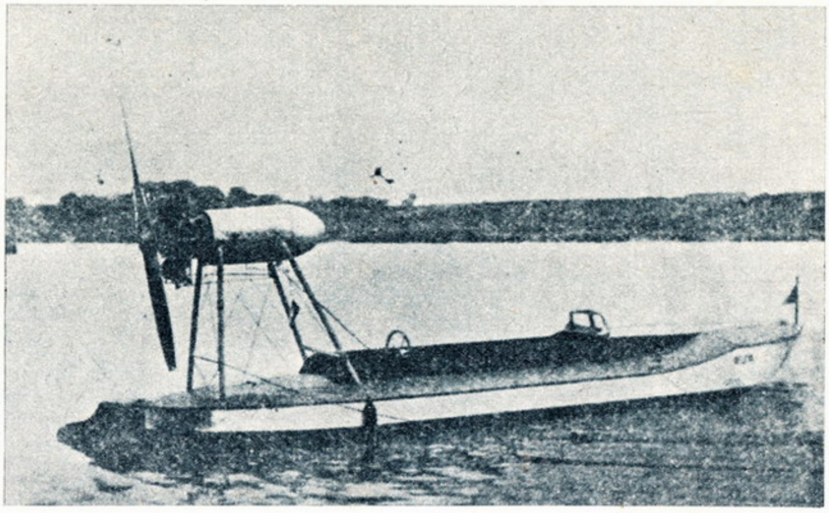
Faktem jest jednak, że w dniu 8 października 1924 roku ślizgowiec inż. Bohatyrewa zbudowany wraz ze śmigłem w poznańskiej fabryce „Samolot" odbył pomyślne próby pływania i otrzymał nazwę MB-3. Demonstrowany przez swego konstruktora wykazał, że spełnił pokładane nadzieje. Zwiększenie obciążenia ponad przewidziane w założeniach nieznacznie tylko wpłynęło na zanurzenie ślizgowca, bez powodowania zaburzeń w stateczności i zwrotności. Przewidywanej przez konstruktora maksymalnej prędkości pływania 50 km/h nie osiągnięto wobec wadliwego działania starego, wysłużonego silnika. Cały ślizgowiec był wykonany z drewna i pokryty sklejką. Jedynie wsporniki silnika oraz zamocowanie steru poziomego wykonano z rur stalowych.

Próba z pierwszym ślizgowcem zachęciła inż. Bohatyrewa do dalszych prac. Zaprojektował on cztery typy różnych ślizgowców. W rezultacie powstał jeszcze jeden projekt — pośredni, między czysto sportowym i wojskowym typem. Fabry-

Budowa ślizgacza MB-3 w poznańskiej fabryce „Samolot"



Ślizgacz „Delfin" konstrukcji inż. M. Bohatyrewa.



ILUSTRACJE ZE ZBIORÓW AUTORA

ka „Samolot" przystąpiła do budowy ślizgowca w drugiej połowie lipca 1926 roku. W kilka tygodni później w dniu 15 sierpnia drugi ślizgowiec inż. Bohatyrewa spłynął na wodę. W przeciwieństwie do poprzedniego typu była to łódź jednokadłubowa. Jazdy próbne wykazały, że łódź posiada dobre kształty hydrodynamiczne dna, a jedynie wewnętrzna konstrukcja wymaga drobnych przeróbek. W krótkim czasie „Delfin", bo tak nazwano ślizgowiec, przebył 1000 km w ogólnym czasie 27 godzin. Obliczony na pięć osób, zabierał na pokład 12 ludzi, zmniejszając tylko prędkość do 25 km/h. Jednym z powodów nieosiągania wyższej prędkości był znów stary silnik. Stary, wysłużony, gwiazdowy, sześciocylindrowy chłodzony powietrzem „Anzani", przy źle dobranym zbyt dużym śmigle, dawał 800 obrotów zamiast 1300 obr/min. Uzyskana przy tym moc napędowa wynosiła zaledwie 28 KM zamiast znamionowych 40 KM.

Przez dłuższy czas był inż. Bohatyrew szermierzem wprowadzenia ślizgowców do komunikacji na naszych płytkich nieuregulowanych rzekach, ale jego projekty nie znalazły poparcia u władz. Pomimo posiadania dobrych konstrukcji krajowych sprowadzono z zagranicy w 1925 roku kilka ślizgowców wodnych z napędem lotniczym. Pełniły one służbę w Plutonie Lotniczym Flotylli Rzecznej w Pińsku. Obok wodnosamolotów-amfibii spełniały rolę doskonałego środka łączności na płytkich i rozlewistych wodach.

Prace nad budową ślizgowców wodnych z napędem lotniczym prowadził w Polsce w latach międzywojennych jeden z pionierów lotnictwa inż. Czesław Zbierański. O konstrukcjach tych brak jest dokładnych danych.

Kolejny ślizgowiec wodny, praktycznie trzeci w Polsce, został zbudowany w początkach 1928 roku. Skonstruowany przez Antoniego Kocjana, służył jako studium pływaków do wodnosamolotu jaki zamierzała zbudować Sekcja Lotnicza Studentów Politechniki Warszawskiej. Wszechstronne próby przeprowadzone ze ślizgowcem na Wiśle wykazały spełnienie pokładanych nadziei. Wykazał on zadowalającą stateczność na wodzie, a przy pełnym obciążeniu 4 osób osiągał prędkość 70 km/h. Napędzany był śmigłem obracanym przez sześciocylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik „Anzani" o mocy 40/45 KM. Przez kilka sezonów żeglarskich pływał po Wiśle budząc zrozumiałą sensację.

Następną konstrukcją był ślizgowiec opracowany w 1928 roku przez inż. Jerzego Dąbrowskiego, który w okresie późniejszym zasłynął jako konstruktor wielu doskonałych samolotów. Ślizgowiec zbudowany przez Państwowe Zakłady Lotnicze był wystawiony w 1929 roku na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. W odróżnieniu od poprzednich konstrukcji posiadał zamkniętą, luksusowo wyposażoną kabinę, mogącą normalnie pomieścić 10 osób, a maksymalnie nawet dwanaście ludzi załogi. Napędzany był śmigłem i rzędowym chłodzonym wodą sześciocylindrowym silnikiem BMW o mocy 180 KM, przy czym rozwijał prędkość do 60 km/h. Po przeprowadzeniu wszechstronnych prób na Wiśle przekazano ślizgowiec do Spały, gdzie służył ówczesnemu prezydentowi do wyjazdów turystyczno-rozrywkowych.

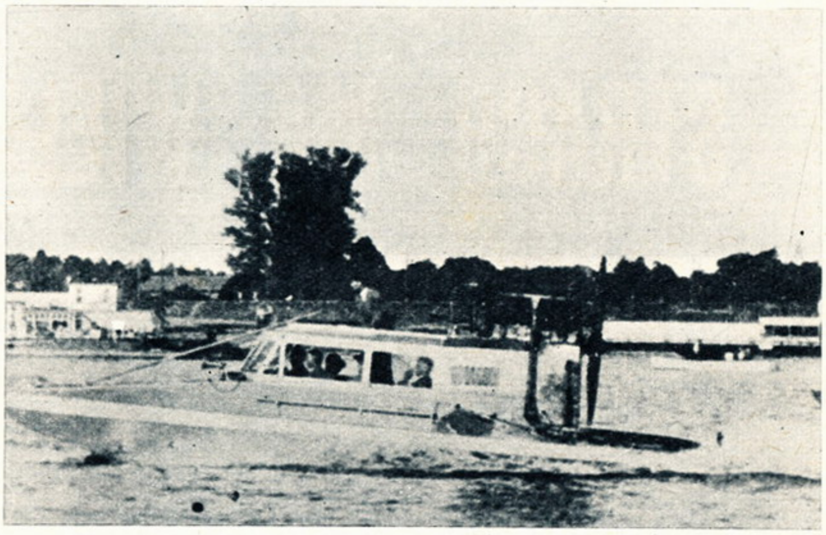
W 1931 roku zbudowany został w Morskim Dywizjonie Lotniczym bardzo oryginalny ślizgowiec wodny projektu ppor. pilota E. Sidorowicza. Budowę ślizgowca przeprowadzono w ramach zajęć szkolnych, przy wydatnej pomocy kierownika warsztatów MDL kpt. inż. E. Podolskiego oraz por. Benetkiewicza. Ślizgowiec w układzie „katamaran" zbudowano z dwóch kadłubów wodnosamolotów CAMS-46/E. Kadłuby posiadające normalne stateczniki i stery kierunku połączono z sobą częścią płata, na której ustawiono silnik lotniczy od wodnosamolotu o mocy 180 KM, napędzający pchające śmigło lotnicze. W kabinie lewego kadłuba mieściły się dwie osoby załogi, a w prawym zamontowany był zbiornik paliwa oraz znajdowało się miejsce dla jednego członka załogi. Stateczniki kierunku połączone były poziomym statecznikiem o profilu lotniczym. Ślizgowiec wykazał świetne właściwości nautyczne oraz doskonałą prędkość powyżej 100 km/h. W czasie jednego z pływań ślizgowca zdarzył się wypadek spowodowany brawurą por. Sidorowicza, który prowadząc ślizgowiec na maksymalnej prędkości w kierunku molo wykonał tuż przed brzegiem gwałtowny zakręt w kierunku powrotnym. Nastąpiło wywrócenie ślizgowca, przy czym załoga została wyrzucona do wody. Porucznik Sidorowicz i Offierski wyszli bez szwanku, jedynie ppor. Benetkiewicz doznał pęknięcia obojczyka. Ślizgowiec po doprowadzeniu do porządku, po wypadku został przekazany do Dywizjonu, gdzie piloci kierowani do lotnictwa morskiego przechodzili na nim naukę pływania po morzu z dużą prędkością, w warunkach zbliżonych do startu i lądowania na wodnosamolocie.

W chwili obecnej brak jest wszelkich prac w dziedzinie ślizgowców z napędem lotniczym. Pewne próby w kierunku zastosowania silnika odrzutowego do napędu ślizgowca wodnego czynił w latach 1949/50 znany konstruktor silników samozapłonowych Jan Gadomski.

Z satysfakcją jednak można zanotować współczesne polskie prace w kierunku zbudowania łodzi na płatach pracujących w wodzie. Zakład Teorii Okrętu Politechniki Gdańskiej pod kierunkiem prof. dr. Lecha Kobylińskiego wykonał własnymi siłami w 1955 roku łódź na płatach wodnych wzorowanych na systemie Crocco-Ricaldoni. Próby przeprowadzone w jesieni tegoż roku na Martwej Wiśle dały pomyślne wyniki i potwierdziły, że nasi naukowcy opanowali podstawowe zagadnienia związane z budową tego typu szybkobieżnych jednostek wodnych.

Na podstawie uzyskanych doświadczeń zespół pracowników Zakładu Teorii Okrętu Politechniki Gdańskiej wykonał projekt pasażerskiego „Wodolotu". Jednostka prototypowa, budowana w Stoczni Rzecznej w Gdańsku-Pleniewie, oddana ma być do użytku w 1963 roku. Osiągnięte doświadczenia w praktycznej eksploatacji tego typu jednostki pozwolą na budowę następnych „latających statków" dla potrzeb żeglugi przybrzeżnej.

Odnośnie łodzi na płatach wodnych istnieją dane, aby stwierdzić, że zdobędą one na wodzie takie miejsce w dziedzinie szybkich środków lokomocji jak samoloty komunikacyjne w stosunku do samochodów lub kolei żelaznej.

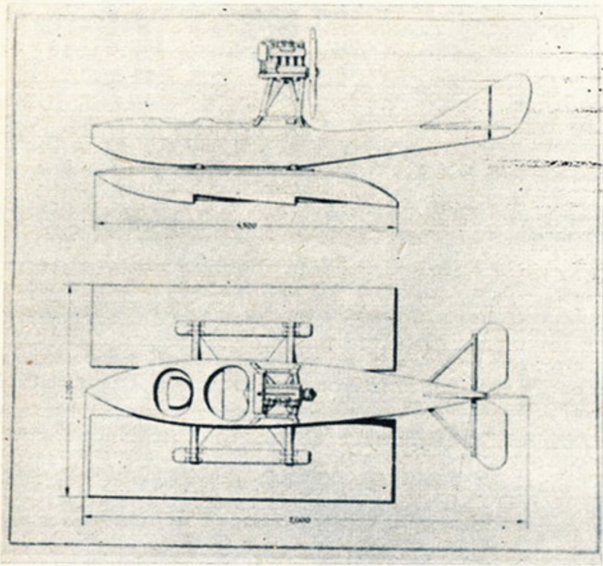


Ślizgacz PZL na Wiśle.

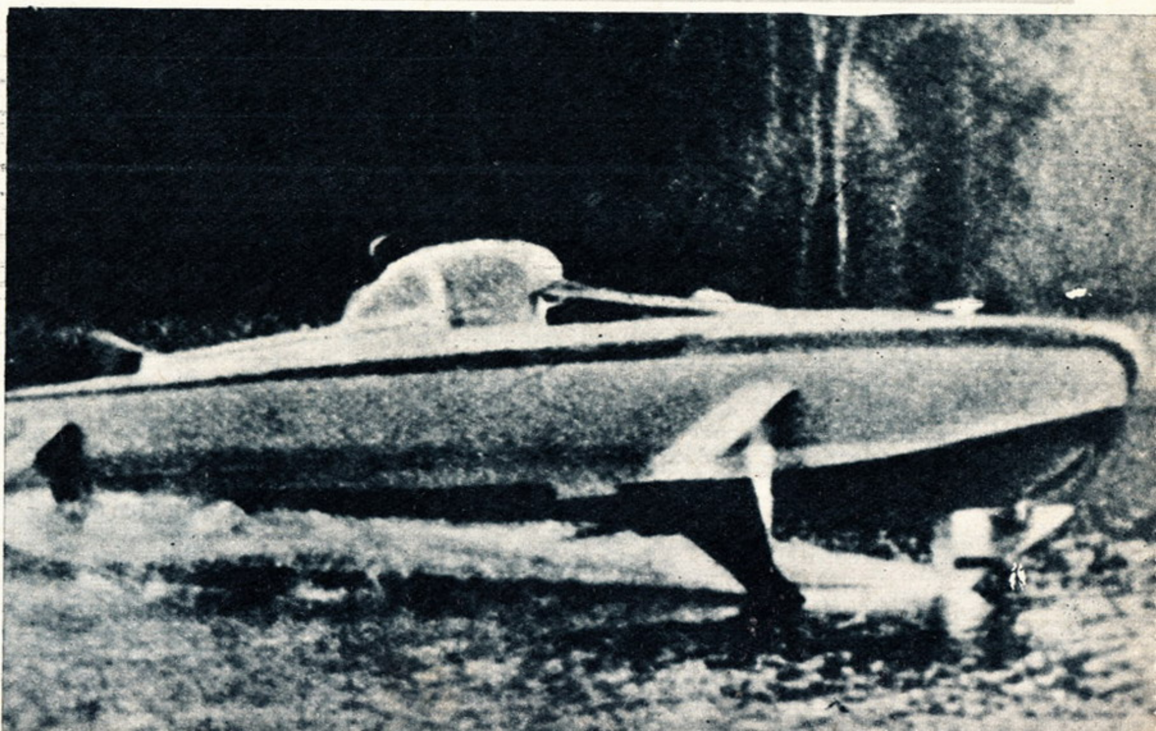
Wykorzystanie ślizgowców wodnych z napędem lotniczym na płytkich rzekach i łodzi na płatach wodnych w żegludze przybrzeżnej oraz na dużych jeziorach dla sportu, a szczególnie turystyki i komunikacji, jest w naszym kraju sprawą otwartą i bardzo aktualną z wielu względów. Najbardziej istotne z tych powodów to: atrakcyjność środka lokomocji, prędkość poruszania się oraz opłacalność.

Eksploatacja łodzi na płatach za granicą wykazała, że jednostki tego typu wykazują trzykrotnie niższy koszt przewozu jednego pasażera w stosunku do kosztów przewozu zwykłym statkiem. Ze względu na wyższe prędkości użytkowe zwiększa się co najmniej dwukrotnie zdolność przewozowa „wodolotów".

Pierwszy ślizgacz inż. M. Bohatyrewa. Długość całkowita — 7 m, długość pływaków — 4,5 m, szerokość — 3 m.



Wodolot — łódź doświadczalna na podwodnych płatach nośnych zbudowana przez zespół z Politechniki Gdańskiej.



STRACH MA WIELKIE OCZY

WSPOMNIENIE

KADŁUB zadygotał. Przez otwarte drzwi kabiny wtargnął do wnętrza pęd rozgrzanego powietrza zmieszanego z zapachem spalin. Silnik ryknął na zwiększonych obrotach. Każdy z nas, silnie uczepiwszy się poręczy lub fotela, oczekiwał na start. Silnik pracował już na pełnych obrotach. Zwolniona z hamulców maszyna, podskakując na nie równościach lotniska, nabierała prędkości, uderzała coraz rzadziej kołami o ziemię, aby w kilka sekund później, musnąwszy po raz ostatni swymi kołami wierzchołki traw, wznieść się w powietrze. Każdy z nas czekał na któryś tam z kolei swój skok.

Rzuciłem okiem na współtowarzyszy „spadochronowej niedoli". Kolejno obserwowałem ich twarze i zatrzymałem się na NIM. Siedział w samym końcu rzędu foteli i zdenerwowany wyglądał co chwila przez okienko. Para ciemnych krzaczastych brwi kryła pod sobą rozbiegane źrenice oczu. Ciemnozielony, za krótki w nogawkach kombinezon, zabłocone wysokie buty i ciasno opięta na głowie kominiarka dopełniały obrazu. Tak wyglądał ON — On, którego obecność na pokładzie pozostała na zawsze w naszej pamięci.

Instruktor stał w przejściu do kabiny pilota, odwrócony do nas tyłem i przekrzykując huk silnika rozmawiał z mechanikiem. W pewnej chwili znowu spojrzałem na NIEGO. Siedział sztywno na swym fotelu, nie zmieniwszy pozycji od momentu startu i spoglądał na niknącą w dole wstęgę szosy. Kurczowo zaciśnięte palce na „pezetce" i nikły uśmiech od czasu do czasu pojawiający się na jego ustach, gdy odwracał głowę, wyjaśniał wszystko.

Po przeciwnej stronie siedział Tadzio Kudzinowski — popularnie zwany gwarą składaczy „Dziadkiem". Mrugając pociesznie wesołymi oczami w stronę przestraszonego chłopaka szczerzył w uśmiechu zęby, pragnąc dodać mu otuchy. Odpowiadał mu tylko niezrozumiały grymas warg silącego się na uśmiech skoczka. Lewe skrzydło płynnie opadło w dół, kabina pochyliła się i samolot pewnie prowadzony doświadczoną ręką pilota Kubiaka łagodnie wszedł w zakręt.

Instruktor odwrócił się na moment i obrzucił badawczym spojrzeniem siedzącego przy samych drzwiach naszego zgoła niecodziennego współtowarzysza. Jakiś desperacki podszept przekornej natury, urażona drwinami kolegów ambicja czy wreszcie ciekawość — zmusiły go do tego kroku. Nie pierwszy raz wylatywał na swój „pierwszy" skok, którego jak dotąd wykonać nie mógł. Na jego twarzy, przeciętej na prawym policzku skośną blizną, malowała się niepewność. W ostatniej sekundzie, gdy koledzy znikali za progiem samolotu i wchłaniani przez przepastną głębię powietrza niknęli zmiatani strugami powietrza pod ogon, czepiał się podświadomie foteli i poręczy, aby tylko nie znaleźć się tam — na zewnątrz.

Poprzedniego dnia zgłosił się sam do swego instruktora z prośbą, aby ten dał mu jeszcze jedną szansę. Po długiej rozmowie zapadła decyzja. Jeszcze raz.

Więcej nie będziesz miał przypuszczalnie okazji — usłyszał w odpowiedzi.

Dziś jednak wyglądało to trochę inaczej niż sobie wyobrażał. Proporcjonalnie do wzrostu wysokości rosła wątpliwość. Organiczny lęk przed kilkusetmetrową próżnią pod kadłubem powoli wzrastał. Raz opanowany strachem nie umiał się go pozbyć.

Silnik pracował równomiernie. Instruktor odwrócił się i czepiając się lin rozciągniętych pod sufitem przeszedł w koniec kadłuba i stanął obok drzwi.

Sielankowa dotychczas atmosfera zniknęła. Instruktor wsparty lewą dłonią o framugę drzwi szarpnął za klamkę i otworzył je do połowy. Przez uchylone „wrota" wpadł do kabiny ryk silnika i rozszalałe, gonione wielkimi łopatami śmigła powietrze. Spoglądał na przewalającą się w dole ziemię, rzucając od czasu do czasu ukradkowe spojrzenie na swego delikwenta. W momencie otwarcia drzwi twarz ucznia stężała, oczy zwęziły się w ledwie widoczne szparki, palce kurczowo zaciśnięte na spadochronie ratunkowym powoli poczęły sinieć.

„Niedobrze" — pomyślał i zatrzasnął drzwi. Zwężone szparki oczu rozszerzyły się, dłonie rozkurczyły jakby w nadziei, że skakać mu nie pozwolą. Niedługo po nim moja kolej.

Nasz pupilek stał już koło drzwi, a „Dziadek" i „Lowka" po raz ostatni sprawdzali gotowość naszego niecodziennego gościa do wyekspediowania na zewnątrz. Wyciągnął linę i zatrzasnął jej karabinek na jednej z dwóch stalowych lin rozciągniętych pod sufitem. W tej chwili mechanik wychylił się z kabiny pilota i rzucił badawcze spojrzenie w głąb kadłuba.

Drzwi otworzyły się powtórnie ukazując zawoalowaną błękitną mgiełką i oparami ziemię. Chłodne powietrze wdarło się do wnętrza, tłumiąc swym pędem ostry zapach benzyny. „Lowka" wychylił się na zewnątrz i cofnąwszy się pod przeciwległą drzwiom burtę kabiny wykonał znaczący ruch ręką. Skacz! Wystraszony uczeń wykonał krok w stronę drzwi i przerażony spojrzał w dół. Ręce obejmujące dotychczas oburącz spadochron zapasowy machinalnie zaczęły szukać oparcia. „Dziadek", widząc na co się zanosi, podskoczył do ucznia z zamiarem wyrzucenia go. Lecz było już za późno. Uczepiony rękami burty i stalowego cięgna sterów na szeroko rozstawionych nogach, przerażonym wzrokiem wpatrywał się w nasze twarze. Poderwałem się z miejsca i ruszyłem w jego kierunku. Znaczące spojrzenie wymienione z „Dziadkiem" dopełniło reszty. Chwyciłem naszego delikwenta silnie za przegub prawej dłoni, usiłując jednocześnie oderwać ją od stalowej wręgi kadłuba. Równocześnie Tadzio chwycił go za drugą rękę i uczynił to samo. Nie znajdując oparcia pod rękami uczepił się nogą o podstawę najbliższego fotela, usiłując jednocześnie przyciągnąć się do niego. Lecz nie byliśmy sami. Wojtek przypatrujący się dotychczas bez jakiegokolwiek zainteresowania rozgrywającej się na jego oczach scenie, poderwawszy się z miejsca chwycił oburącz za nogę i jednym szarpnięciem wyrwał ją spod fotela.

Uczeń krzyknął głośno, lecz słowa jego porwane pędem powietrza i zagłuszone warkotem silnika nie dotarły do nas. Popychając go przed sobą ruszyliśmy w stronę otwartych drzwi. Nic nie było w stanie uratować naszego „podopiecznego" od wykonania skoku. Jednakże w momencie, gdy Tadzio trzymając swą ofiarę silnie za ręce usiłował wyrzucić go przez niski otwór drzwi, stojący obok „Lowka" odsunął nas gwałtownym ruchem w głąb kadłuba i zatrzasnął drzwi przed nosem.

Spojrzeliśmy zdumieni na siebie, a później na niego. Gest dłoni wytłumaczył wszystko. Znajdowaliśmy się w tym momencie zbyt daleko od lotniska, aby zapewnić skoczkowi bezpieczne lądowanie w jego obrębie. Tych kilkanaście sekund szamotania się wystarczyło, aby pas lotniska pozostał daleko poza nami. Samolot legł w głębokim zakręcie i powracał na poprzedni kurs. Spocony szamotaniem „Dziadek" zdjął kask i ocierał pot z czoła. — A jednak nie wyskoczył — pomyślałem.

Zmęczony i czerwony z wysiłku uczeń zdjął brezentową kominiarkę i przeczesywał palcami zlepione potem włosy. Zaciśnięte gniewnie szczęki instruktora rozkurczyły się. Wsparty jedną ręką o burtę, a drugą trzymając się rozciągniętej pod sufitem stalowej liny nachylił się nad uczniem. Samolot powtórnie nachodził na kurs.

— Będziesz próbował jeszcze raz? — zapytał przekrzykując ryk silnika.

Odpowiedzią na pytanie było desperackie założenie hauby. Podniósł się z fotela i sam zatrzasnął karabinek na prowadnicy. W tej samej chwili odwrócił się i skinął potakująco głową.

— Jak zobaczysz pod nami znaki, wyskoczysz sam — dosłyszałem głos instruktora. — Ja stanę z tyłu i nie będę Ci „pomagał" — co powiedziawszy otworzył drzwi.

Ryk stał się głośniejszy i do kabiny wtargnął wściekły pęd powietrza. „Lowka" cofnął się w głąb kadłuba, a jego miejsce w drzwiach zajął nasz niecodzienny współpasażer. Podniosłem się i spojrzałem w dół przez okienko. W dole majaczyły niewyraźnie sylwetki samochodów i ludzi poruszających się w obrębie kwadratu startowego. Nieco dalej po prawej jego stronie leżały rozłożone białe płótna znaków. Wszystko to prędko zbliżało się pod płaski brzuch naszego samolotu. „Już — pomyślałem — już powinien skakać". Samolot przeleciał już nad znakami i zbliżał się do skraju lasu.

— Skacz — ryknął „Dziadek" i podniósł się z miejsca.

Rys. autora

Złożone dotychczas na „pezetce" ręce ponownie uczepiły się burty i poręczy. Nic z tego nie będzie, a szkoda chłopaka — stwierdziłem w duchu. Wciągnąłem drugą rękawicę.

Teraz wszystko rozegrało się dosłownie w paru sekundach. Wojtek stanął w drzwiach i pozorował świadomie przygotowanie do odejścia.

— Jak trzymasz ręce! — krzyknął do ucznia Leszek. — Jak cię uczyli?

Nie spodziewający się podstępu posłusznie wykonał to czego uczyli go na ziemi podczas przygotowań.

W tej samej chwili silne ramiona objęły go na wysokości łokci i przyciskając złożone na zapasowym spadochronie ręce pchnęły go w stronę drzwi. Zaskoczony szarpnął się raz, potem drugi — nic nie pomagało. Ręce nie rozluźniły uchwytu, lecz zaciskały się coraz silniej. Drzwi były przed nim — jeszcze tylko jeden krok. Spróbował po raz ostatni wyswobodzić się z uścisku, lecz nadaremnie. „Lowka" kątem oka skontrolował czy karabinek liny jest zatrzaśnięty prawidłowo. Wszystko w porządku, byle tak dalej — pomyślał. Sekundy wlokły się powoli. Wyprostowana sylwetka ucznia przeszkadzała w wypchnięciu go. Wówczas Wojek, który na czas wycofał się z drzwi, uderzył go rękoma z tyłu pod kolana, podcinając mu tym samym wyprostowane nogi. Zgięta sylwetka, lekko pchnięta, znalazła się w obramowaniu drzwi. Zwolnione z uścisku ramiona usiłowały jeszcze kurczowo się czegoś uchwycić — lecz łapały już tylko powietrze.

Pędzące na zewnątrz wzdłuż kadłuba powietrze wyssało „nieszczęśnika" z kabiny. Lina gwałtownie naprężyła się i odskoczyła, luźno już zwijając się przez próg drzwi. „Lowka" wciągnął ją do kabiny i wyjrzał na zewnątrz. Daleko w tyle na tle zielonkawo-żółtej szachownicy ziemi, odcinając się połyskującą bielą, „żeglował" spadochron z uczepionym na linkach naszym niecodziennym współtowarzyszem. Samolot wciąż nabierając wysokości ponownie nadlatywał nad lotnisko. Zająłem miejsce w drzwiach i spojrzałem w dół. Kątem oka dostrzegłem gest „Lowki". Już! Lekko odepchnąłem się od burty. Bolesny dla uszu grzmot silnika i pęd powietrza zlały się w jedną całość. Minęło kilka sekund. Pęd powietrza coraz silniejszy. Machinalnie szarpnąłem za uchwyt i w tym samym prawie momencie poczułem znajomy wstrząs.

Po chwili lądowałem obok swych kolegów.

Tego samego dnia, późnym wieczorem, wyszedłem przed barak w którym mieszkaliśmy. Światło w namiotach uczniów dawno już było zgaszone. Zza rogu dobiegły mnie strzępy rozmowy. Było je słychać coraz wyraźniej.

— I wiesz jak się skacze? — tłumaczył sympatyczny tenor swemu towarzyszowi. — Podlatujesz bracie do drzwi i na komendę „skok" — wykonujesz...

...I w tym momencie usłyszałem uderzenie nóg o ziemię. Widocznie właściciel sympatycznego głosu demonstrował swemu koledze moment prawidłowego odejścia.

— Cholera, boję się trochę — odezwał się drugi.

— E, nie masz czego, rób tak jak ci pokazywałem.

Dwie osoby wyłoniły się zza rogu i wymijając mnie skierowały się do namiotu. W momencie gdy mnie mijały, snop światła padający z korytarza oświetlił ich twarze. Na jednej z nich dojrzałem skośną bliznę na prawym policzku. Wówczas przypomniałem sobie wszystko i pomyślałem, że zdarzenie to warto opisać. Czy zrobiłem dobrze? Nie wiem.

MAREK NOETZEL

PIERWSZY SKOK

JAKO jeden z weteranów lotnictwa sportowego, czytam zawsze z przyjemnością „Skrzydlatą Polskę" i przypominam sobie te dawne, choć nie zatarte w pamięci przeżycia — a miało się ich wiele. Ostatnio przeczytałem wspomnienia pt. „Skok za dwie dychy" i wówczas przypomniał mi się żywo w pamięci i mój pierwszy skok ze spadochronem, jakże podobny do tego, który opisany jest w tych wspomnieniach. Postanowiłem napisać do redakcji Waszego poczytnego pisma dlatego, bo autor wspomnień w pewnym momencie zastanawia się nad tym, kto był pierwszym w Polsce spadochroniarzem, który wykonał skok „wolny" przed forum publiczności; komu można przyznać ojcostwo tego wspaniałego sportu. Oczywiście należałoby tu dodać, że chodzi o osobę cywilną, nie związaną z wykonywaniem zawodu lotnika.

Zastanawiałem się czasem nad tym czy był ktoś przede mną i kiedy to było. Byłoby mi niesłychanie miło dowiedzieć się coś na ten temat i dlatego podaję garść szczegółów. Może uda się ustalić pewne dane.

Był to rok 1933. Wczesna wiosna. Zarząd Aeroklubu Krakowskiego (dla mnie jeszcze Aeroklubu Akademickiego) układał program imprezy z okazji obchodu pięciolecia swojego istnienia. Byłem wówczas członkiem zarządu klubu i młodym pilotem sportowym. Bądąc nieco wcześniej w Warszawie — była to chyba jesień 1932 roku lub raczej początek roku 1933 — w czasie zlotu, w którym brałem udział jako członek załogi i urządzonej przy tej okazji imprezy lotniczej na lotnisku mokotowskim obserwowałem grupowy skok ze spadochronami. Był to głośno reklamowany wówczas w Warszawie popisowy skok spadochroniarzy zawodowych o ile sobie przypominam pochodzących z Austrii, dwóch mężczyzn i kobiety. Z zazdrością przypatrywałem się tej imprezie i postanowiłem przy najbliższej nadarzającej się okazji dokonać tego samego. Teraz właśnie nadarzała się taka okazja. Zaproponowałem zarządowi klubu pokazanie takiego grupowego skoku na zakończenie naszej imprezy. Propozycja została przyjęta i otrzymałem misję przygotowania grupy skoczków oraz zapewnienie, iż otrzymam do tego celu spadochrony.

Nadszedł wreszcie oczekiwany dzień imprezy. Było to 11 czerwca 1933 roku. Specjalne afisze reklamowały „cyrk polskich spadochroniarzy" — po raz pierwszy w Polsce. Publiczność jak zwykle zgromadziła się na lotnisku rakowieckim bardzo licznie. Z okazji naszego małego jubileuszu przybyli na lotnisko przedstawiciele naczelnych władz lotnictwa cywilnego i sportowego z Warszawy. Impreza rozpoczęła się tradycyjnym zlotem gwiaździstym do Krakowa. Nasz „cyrk" miał zakończyć program popisów. Od samego jednak początku piętrzyły się trudności; największą było to, że na lotnisku nie mieliśmy jeszcze obiecanych spadochronów, choć program zawodów już się rozpoczął. Energiczna interwencja prezesa naszego klubu inż. Bobkowskiego doprowadziła jednak do tego, że jeden z obecnych na imprezie dygnitarzy Dowództwa Lotnictwa Wojskowego spowodował natychmiastowe wysłanie spadochronów specjalnym samolotem z Dęblina. Samolot powinien zdążyć jeszcze na czas, przed zakończeniem imprezy. Tak też się stało. Po paru godzinach zjawił się „Potez". W chwilę później wyładowano 5 kompletów spadochronów. Pilot, który je dostarczył, oświadczył jednak, że trzy spadochrony są złożone prowizorycznie, ale które — nie wie. Oczywiście nie było czasu na dokonanie przeglądu i ponowne złożenie spadochronów. Usłyszawszy to postanowiłem nic nikomu nie mówić. Impreza przecież odbyć się musi.

W ostatniej chwili dowiaduję się, że opuścili mnie moi współtowarzysze, którzy mieli wraz ze mną skakać. Ulotnili się z lotniska jak kamfora. Konsternacja. Podejmuję bezowocne próby zwerbowania nowych amatorów skoku. Wreszcie trafiam na kolegę klubowego Konrada Bazarnika, studenta medycyny, który podejmuje się skakać ze mną. Sytuacja uratowana. Spiker zapowiada mający się niebawem odbyć grupowy skok. Obaj z Konradem mozolnie i nieudolnie nakładamy spadochrony. Czynię to przecież po raz pierwszy w życiu. Wreszcie wyjęto drzwi z samolotu pasażerskiego PWS-24. Zajmujemy z nim miejsca. Z nami jest i „wykidajło", nasz instruktor pilotażu. Umawiamy się, że skaczę pierwszy. Spadochrony mamy otworzyć z opóźnieniem około 6 sekund. Nabieramy wysokości i lecimy na właściwy kurs. Wysokość około 1 000 m. Instruktor każe się przygotować. Stoję w otwartych drzwiach samolotu i ku mojemu przerażeniu widzę przed sobą dobrze mi znany cmentarz rakowiecki. Była to niezbyt miła refleksja. Myślę sobie: aby tylko wylądować niezbyt daleko od rodzinnego grobowca...

Sygnał! Skaczę. Początkowo zamroczył mnie pęd powietrza, ale koncentruję się na rachowaniu sekund: 4, 5, 6, szarpnięcie uchwytu. Silny wiatr i już wiszę na otwartym spadochronie konstatując, że linki są solidnie skręcone w jeden powróz. Miałem szczęście trafić właśnie na komplet złożony prowizorycznie, ale jednak spadochron nie zawiódł. Teraz następuje przymusowa karuzela i odkręcanie się linek, ale niemniej odczuwam rokoszne wrażenie lotu na spadochronie, o którym tak bardzo marzyłem. Wracam jednakże myślą do opuszczonego przed chwilą samolotu i szukam drugiego spadochronu nad sobą, ale ku mojemu zdziwieniu nie widzę go. Po chwili spostrzegam go poniżej mnie. Myślę sobie: aha, Konrad chciał pokazać większy fason i znacznie opóźnił otwarcie spadochronu. Po bliższej analizie faktów okazało się, że „wykidajło" zmuszony był użyć energicznej perswazji w stosunku do Konrada, który miał następnie trudność z odnalezieniem uchwytu, no i oczywiście efektowne opóźnienie. Na szczęście wszystko się skończyło dobrze. Pokaz udał się wyśmienicie. Publiczność była zadowolona, my — cali i żywi. Pozostała mi pamiątka: zegarek z napisem „Za skok ze spadochronem".

Tyle wspomnień w skrócie. Pomijam celowo wiele innych szczegółów, gdyż są one „żywcem" ujęte we wspomnieniach „Skok za dwie dychy". Jeżeli to co napisałem przyczyni się do uzupełnienia historii naszego spadochroniarstwa, będę bardzo szczęśliwy. Ale który z nas był pierwszy? Gdzie odbył się ten skok i kiedy?

Inż. ADAM SEMKOWICZ

SKOK ZA DWIE „DYCHY"

NA skutek listów czytelników i życzenia redakcji podaję wyjaśnienia do mego (nie podpisanego) opowiadania, zamieszczonego w „Skrzydlatej" z 4.IV br. Otóż nawet w drobnych szczegółach jest ono autentyczne. Uważałem bowiem, że tego rodzaju wspomnienia mają pewną wartość pod warunkiem braku w nich zmyśleń i fantazji.

Wspominając dawne czasy wiedziałem tylko o trzech naszych poprzednikach, którzy już w 1929 r. (natychmiast po wprowadzeniu spadochronów typu „Irvin" dla lotnictwa wojskowego) wykonali skoki „ściągane" ze skrzydeł „Farmana-Goliata". Byli to: płk. pil. Rayski (Warszawa) oraz por. pil. Stefan Florjanowicz i por. obs. Adam Olszewski (Dęblin). Bardzo więc dobrze, że na skutek listów czytelników nawet ten drobny przyczynek do historii początków naszego spadochroniarstwa będzie wyświetlony. O ile bowiem polskie przedwojenne szybownictwo, sportowe lotnictwo silnikowe i baloniarstwo miało szczegółowo opisane duże — czasami wprost znakomite — osiągnięcia, to spadochroniarstwem (tak wojskowym jak i sportowym) właściwie nikt się nie zajmował. Zaczęło się na tym polu ruszać dopiero tuż przed wojną.

Skok J. Łagowskiego i mój odbył się 1.X 1933 r. na lotnisku w Skniłowie pod Lwowem w ramach II Meetingu Lotniczego. Akrobacją popisywał się inż. M. Bleicher na szybowcu „ITS II" (a może też nie pierwsza publiczna akrobacja szybowcowa jak podałem we wspomnieniu?), a tzw. „Wyścig Samolotów Turystycznych" wygrał „as" aeroklubu lwowskiego Adam Szarek. W pobitym polu zostawił on wielu ówczesnych doskonałych pilotów sportowych jak Latwis, Czyżewski i dr Przysiecki. **J. Kędzierski**

Prawo przedruku zastrzeżone

PWS-5T2 • SAMOLOT ŁĄCZNIKOWO-ROZPOZNAWCZY

SERYJNĄ wersję samolotu PWS-5 i PWS-5A konstrukcji inż. inż. A. Bobka i Grzędzielskiego (omówionych na łamach „SP" — Nr 22 i 29 w 1956) stanowił samolot łącznikowo-rozpoznawczy PWS-5T2, zbudowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów w niewielkiej serii na zlecenie ówczesnego Dowództwa Lotnictwa.

Seryjne egzemplarze w odróżnieniu od PWS-5 i PWS-5A posiadały lepsze osiągi i przystosowane były do operowania z przygodnych lotnisk w najcięższym terenie. W tym celu poprawiono konstrukcyjnie zawieszenie podwozia i polepszono amortyzację, a kadłub w części zawieszenia podwozia uległ wzmocnieniu. Objętościowo powiększono kabinę strzelca-nawigatora, umieszczając w niej dodatkowo skrzynki amunicyjne.

Samolot PWS-5T2 zaopatrzony został w dodatkowy zbiornik paliwa umieszczony w górnym płacie, co pozwoliło zwiększyć zasięg. Ponadto samolot otrzymał pokładową instalację elektryczną i radiową, zasilaną z prądnicy zabudowanej na prawym dolnym skrzydle.

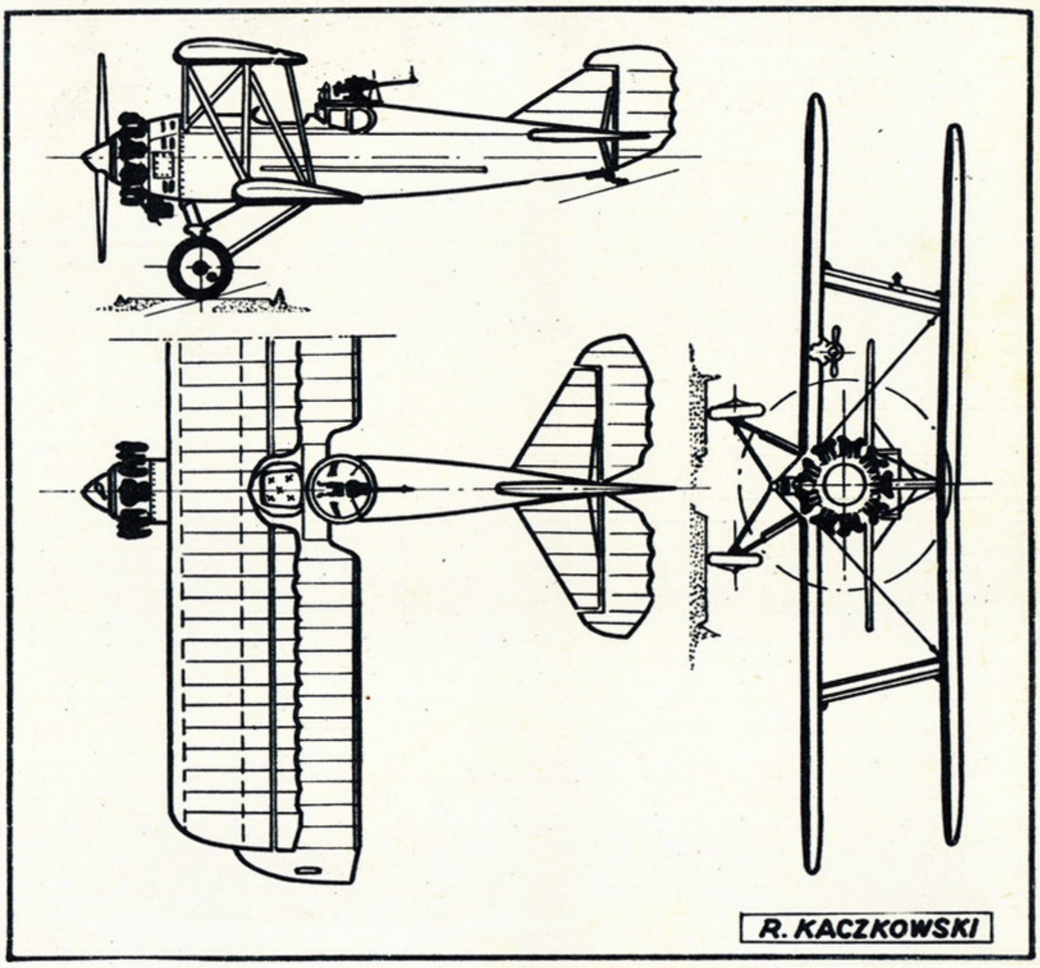
PWS-5T2 przystosowany był między innymi do nocnych operacji zwiadowczych. W skład wyposażenia tych samolotów wchodził aparat fotograficzny, wbudowany w tylnej dolnej części kadłuba.

Napęd samolotu stanowił dziewięciocylindrowy silnik produkcji amerykańskiej Wright „Whirlwind" R 760 o mocy startowej 235 KM oraz dwułopatowe drewniane śmigło tej samej firmy. Nadmienić tu należy, że samoloty PWS-5 i PWS-5A badane w locie z silnikiem Wright lecz ze śmigłem produkcji krajowej wykazywały niższe osiągi.

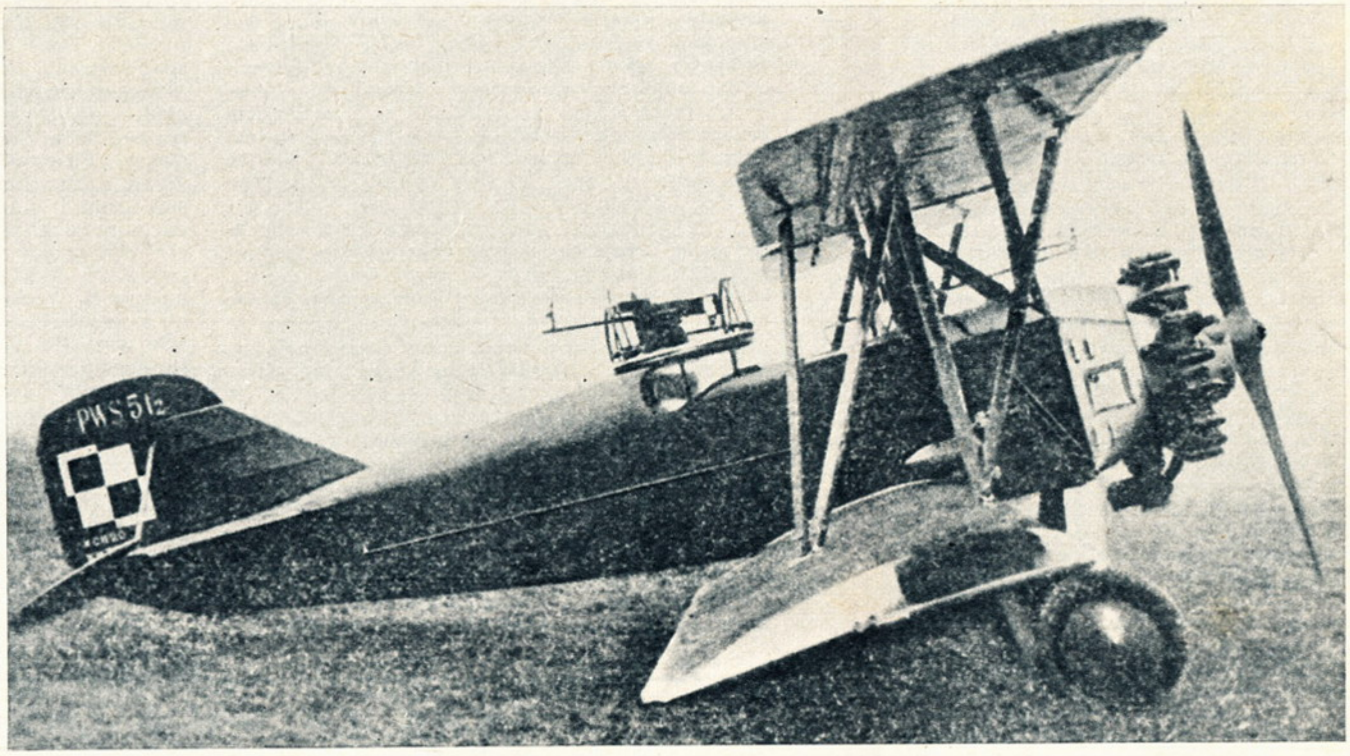
Uzbrojenie samolotu stanowił podwójny karabin maszynowy typu Lewis Wz 23.

Pojedyńcze egzemplarze PWS-5T2 przetrwały w służbie lotnictwa polskiego do 1938 r., używane do szkolenia strzelców pokładowych w strzelaniach do rękawa.

RYSZARD KACZKOWSKI



Zdjęcie ze zbiorów autora



„KOS" — „KOSOWI" NIE RÓWNY

W „SP" nr 21/1962 r. na stronie 8 uległ zniekształceniu podpis do zdjęcia zatytułowanego „Kos w wiosennym słońcu". Wymienione zdjęcie przedstawia fabryczny samolot dyspozycyjny PZL-102B „Kos", a nie wersję eksportową dalekiego zasięgu. Przy okazji dodajemy, że niebawem zamieścimy obszerny artykuł o całej „rodzinie" tych bardzo udanych samolotów.

DANE TECHNICZNE.

rozpiętość — 9,00 m
długość — 6,78 m
wysokość — 2,90 m
powierzchnia nośna — 25 m²
powierzchnia nośna usterzenia poziomego — 3,45 m²
powierzchnia nośna usterzenia pionowego — 1,20 m²
ciężar własny — 787 kG
ciężar ładunku — 393 kG

w tym:
paliwo — 136,5 kG
olej — 12,0 kG
karabin maszynowy — 14,5 kG
amunicja — 22,0 kG
radio — 30,0 kG
załoga — 178,0 kG
ciężar w locie — 1180,0 kG
obciążenie powierzchni — 47,2 kG/m²
obciążenie mocy — 5,36 kG/KM
prędkość maksymalna — 160 km/h
prędkość na pułapie 1000 m — 153 km/h
prędkość na pułapie — 3280 m — 115 km/h
prędkość wznoszenia na 1000 m — 1,73 m/sek
prędkość lądowania — 60 km/h
pułap — 3300 m
zasięg — 800 km

POCZTA LOTNICZA

„LATAJĄCE GOSPODYNIE"

Władysława Ganza – Zduńska Wola, woj. łódzkie, Jadwiga Popiel – Szczytno, woj. olsztyńskie, Barbara Grochal – Boża Wola, woj. lubelskie, Teresa Szynkielewska – Międzyrzecz, woj. zielogórskie, Barbara Bogucka – Warszawa, Grażyna Bolko – Opole, Janina Gałuszewska – Emilianów, woj. warszawskie.

„Co robić, by zostać stewardessą? – do tego pytania streszczają się listy naszych Czytelniczek. Nie ma w Polsce szkoły, która by kształciła stewardessy. Na organizowany przez PLL „LOT" w roku 1960 konkurs na stewardessy zgłosiło się 150 kandydatek, reprezentujących niemal wszystkie zawody kobiece, do lekarza włącznie. Mimo bardzo wysokich wymagań, 8 kandydatek przebrnęło gęste sito eliminacji i obecnie latają one na liniach krajowych i zagranicznych LOT-u.

Wobec tego, że w Polsce zapotrzebowanie na stewardessy jest minimalne, do następnego konkursu trzeba będzie chyba czekać dosyć długo. Tym bardziej, że w najbliższym czasie LOT takiego konkursu nie przewiduje.

Najmłodszym i najbardziej wytrwałym podajemy jednak niektóre warunki jakim powinna odpowiadać stewardessa: wykształcenie co najmniej średnie, znajomość języka rosyjskiego i dwóch języków zachodnioeuropejskich, umiejętność sprawnej obsługi pasażerów podczas lotu – podawanie napojów i posiłków, informowanie pasażerów o miastach i krajach nad którymi przelatują, zabawianie i umilanie czasu pasażerom itp. Nie bez znaczenia są też odpowiednie warunki fizyczne – stewardessa musi być ładna i zgrabna. Musi też posiadać doskonałe zdrowie.

Jeśli więc, Drogie Czytelniczki, będziecie odpowiadały tym wszystkim wymaganiom, jeśli doczekacie się nowego konkursu na stewardessy i jeśli przejdziecie pomyślnie przez konkursowy egzamin i eliminacje, to być może i Wy będziecie kiedyś „latającymi gospodyniami" podniebnych szlaków.

DLA ODWAŻNYCH I ZDECYDOWANYCH

Barbara Poślednik – Poznań, Irena Staniszewska i Zofia Moskal – Jasło, woj. rzeszowskie, Barbara Mikitiuk – Komarówka Podl., woj. lubelskie, Alina Borkowska – Łukaszów, woj. wrocławskie, Barbara Markiewicz – Gdynia, Hanka Jermach – Chodakówek, woj. warszawskie.

Nie jesteśmy w stanie rozproszyć trudności jakie istnieją w związku ze szkoleniem lotniczym dziewcząt. Pisaliśmy już niejednokrotnie, że dziewcząt już nie szkoli się lotniczo. Jeśli jednak istnieją takie przypadki, to tylko wyjątkowo dla tych dziewcząt, które wykazują bardzo dużo inicjatywy i wkładają wiele pracy społecznej w dziedzinie popularyzacji lotnictwa, np. zakładanie i aktywna praca w kołach lotniczych. A i wtedy nie ma pewności, że zostaną wyszkolone.

Jeśli jednak bardzo Wam zależy na uprawianiu sportów lotniczych, zacznijcie od spadochroniarstwa. To naprawdę sport dla ludzi odważnych i zdecydowanych. A za takie chyba się uważacie, jeśli poważnie myślicie o lotnictwie. Być może wtedy, kiedy będziecie już spadochroniarkami, łatwiejsza bedzie dla Was droga do latania.

Oczywiście wymagania dotyczące wykształcenia i zdrowia są dla Was takie same jak dla chłopców. Trzeba więc być uczennicą średniej szkoły ogólnokształcącej (co najmniej 9 klasy) lub technikum (III klasy), mieć co najmniej 16 lat i pozwolenie rodziców oraz odpowiednie zdrowie (stwierdzi to komisja lotniczo-lekarska). Złożyć też trzeba podanie do najbliższego aeroklubu, dotyczące przyjęcia na szkolenie spadochronowe.

CZYTELNICY PISZĄ REDAKCJA ODPOWIADA

Stanisław Harek z jednostki wojskowej pisze do nas m. in.:

„Chcę zostać pilotem wojskowym. Obecnie pełnię zasadniczą służbę wojskową. Tu w wojsku skończyłem Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych, tu też pracuję jako mechanik lotniczy.

Mając 8 lat straciłem oboje rodziców. Od tamtej chwili miałem bardzo ciężkie życie. Jednak mimo przeróżnych przeciwności zdążyłem, nim powołano mnie do wojska, skończyć 9 klas i zdobyć uprawnienia pilota szybowcowego III klasy oraz skoczka spadochronowego. Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej chcę ukończyć rozpoczętą naukę w szkole średniej (zdobyć świadectwo dojrzałości) i starać się o przyjecie do OSL.

Nim to jednak zdążę zrealizować, będę miał nieco więcej niż 23 lata, a więc więcej niż górna granica wieku dla starających się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Co robić, by mimo to zostać jednak pilotem wojskowym?" – pyta się nasz Czytelnik. Radzi byśmy pomóc. Obowiązek redaktorski każde nam jednak powiedzieć „dura lex, sed lex" – twarde prawo, lecz prawo.

Wydaje nam się, że trzeba przede wszystkim zdobyć świadectwo dojrzałości. Dopiero wtedy, być może, uda Wam się pomyślnie wybrnąć z tej wyjątkowej sytuacji.

★

Szanowna Redakcjo!

Proszę o udzielenie mi informacji dotyczącej przyjęć mechaników do lotnictwa cywilnego. Kwalifikacje mechanika nabyłem w lotnictwie wojskowym, gdzie też przez dwa lata pracowałem jako mechanik osprzętu.

Teraz po odbyciu służby wojskowej pragnąłbym dalej pracować w lotnictwie. Nie wiem jednak czy są możliwości takiej pracy, a jeśli tak, to jak się o nią starać. Proszę też, o ile to możliwe, o podanie zarobków mechaników lotniczych – pisze do nas **Józef Maciąg – Borzechów, woj. lubelskie.**

Mechanicy lotniczy, którzy zdobyli kwalifikacje podczas zasadniczej służby wojskowej, mogą być zatrudnieni w aeroklubach i szkołach szybowcowych. O ile oczywiście dany aeroklub czy szkoła posiada wolny etat. W tej sprawie należy się bezpośrednio (może być drogą listowną) zwrócić do kierownictwa odpowiedniej instytucji.

Zarobki mechaników lotniczych zależa natomiast od funkcji jaką się zajmuje (dotyczy tak mechaników samolotowych, szybowcowych jak i innych). I tak: starszy technik zarabia 1 990 zł, technik – 1730 zł, starszy mechanik – 1 630 zł, mechanik 1 550 zł.

Jest to wynagrodzenie za 120 godz. miesięcznie.

★

NOWA ODZNAKA SZYBOWCOWA

Student z Warszawy: „Droga Redakcjo! Wiadomo, że to Polska właśnie zaproponowała Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) ustanowienie najwyższego odznaczenia dla szybowników – złotej odznaki z trzema diamentami. Wiadomo też, że obecnie tę odznakę posiada blisko trzystu pilotów całego świata, w tym w samej Polsce jest ich ponad 70. Czy wobec tego, że warunki do tej odznaki nie są już obecnie najwyższymi osiągnięciami na skalę światową, nie przewiduje się wprowadzenia jeszcze wyższej odznaki, która rzeczywiście byłaby odzwierciedleniem współczesnego latania na szybowcach i najwyższych osiągnięć w tej dziedzinie?"

Niestety, o ile wiemy przynajmniej na razie, nie przewiduje się wprowadzenia nowej odznaki. Niemniej projekt jest interesujący. Mamy nadzieję, że najwięcej w tym względzie do powiedzenia mogą mieć jednak sami piloci szybowcowi. Od nich też oczekujemy konstruktywnych propozycji z ewentualnymi rysunkami nowej odznaki. Czekamy więc na listy. Najciekawsze propozycje będą ogłoszone w „Skrzydlatej Polsce". Prosimy pisać pod adresem naszej redakcji: Warszawa, ul. Widok 8, z dopiskiem na kopercie: „Nowa Odznaka".

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

DOPIERO teraz dotarła do nas seria znaczków pocztowych poświęcona pobytowi J. A. Gagarina w CSRS. Seria składa się z dwóch znaczków wartości 60 h i 1,80 kcs. Na znaczku wartości 60 h przedstawiono J. A. Gagarina w Pradze, na drugim natomiast — na tle statku kosmicznego i białego gołębia, symbolu pokoju.

W LOTNICZEJ KSIĘGARNI

Karol Kord
O GRZESIU PILOCIE
Biuro Wydawnicze „Ruch", Warszawa 1960, nakład 90 000 + 260, str. 24, cena 10 zł.

Dla najmłodszych przeznaczone jest opowiadanie „O Grzesiu Pilocie". Treść w formie wierszyka, barwne ilustracje oraz na dodatek kartonowy modelik „rakiety" do wycinania i klejenia. Książeczkę ilustrował Andrzej Wierciński.

★

Józef Wichura
MARTWA RAKIETA
Wydawnictwo „WAG", Kraków 1961, nakład 50 283, str. 29, cena 6 zł.

„Martwa rakieta" — z serii „Nauka, fantazja, sensacja" – może zainteresować dzieci nieco starsze, powyżej 8–10 lat. Historia sensacyjnej pogoni za rakietą i udzielenia pomocy jej pilotowi przez dwóch młodych Polaków dosiadających „latającego talerza" jest trochę trudniejsza do zrozumienia. Najmniej tam chyba „nauki", za to dużo sensacji i fantazji. Ale ostatecznie w tego rodzaju wydawnictwach obrazkowych są to rzeczy dopuszczalne, szczególnie, że autor w przedmowie podkreśla: „niektóre z urządzeń technicznych leża dziś w sferze projektów.

Okładka i ilustracje Jerzego Świecimskiego.

● Obie te książeczki obrazkowe dla dzieci zawierają treść astronautyczną.

J. Kownacki

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

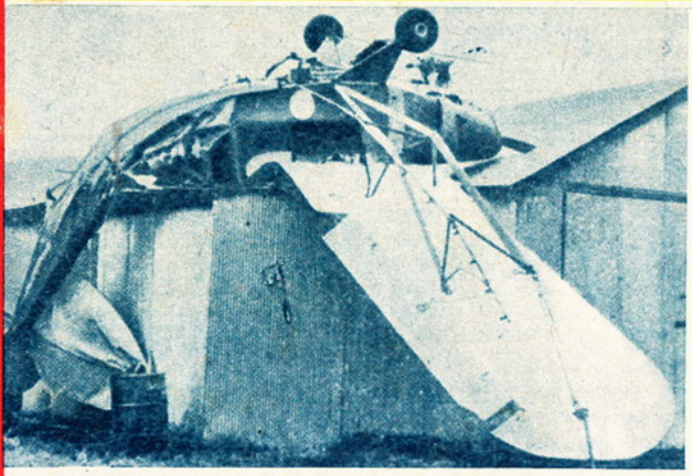
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 22.VI. 1962 R.
Zam. 1440/C H-40

Dwadzieścia dwie spośród sześciu setek

22 stewardessy z Europy na obsługę linii transatlantyckiej zaangażowały Trans World Airlines. Wybrano je spośród 666 kandydatek na konkursach w Paryżu, Rzymie, Frankfurcie, Sztokholmie i Kopenhadze. Wiek: 20—27 lat, wykształcenie minimum średnie, języki: angielski i francuski, wzrost: 158—173 cm.

SZCZĘŚCIE W NIESZCZĘŚCIU



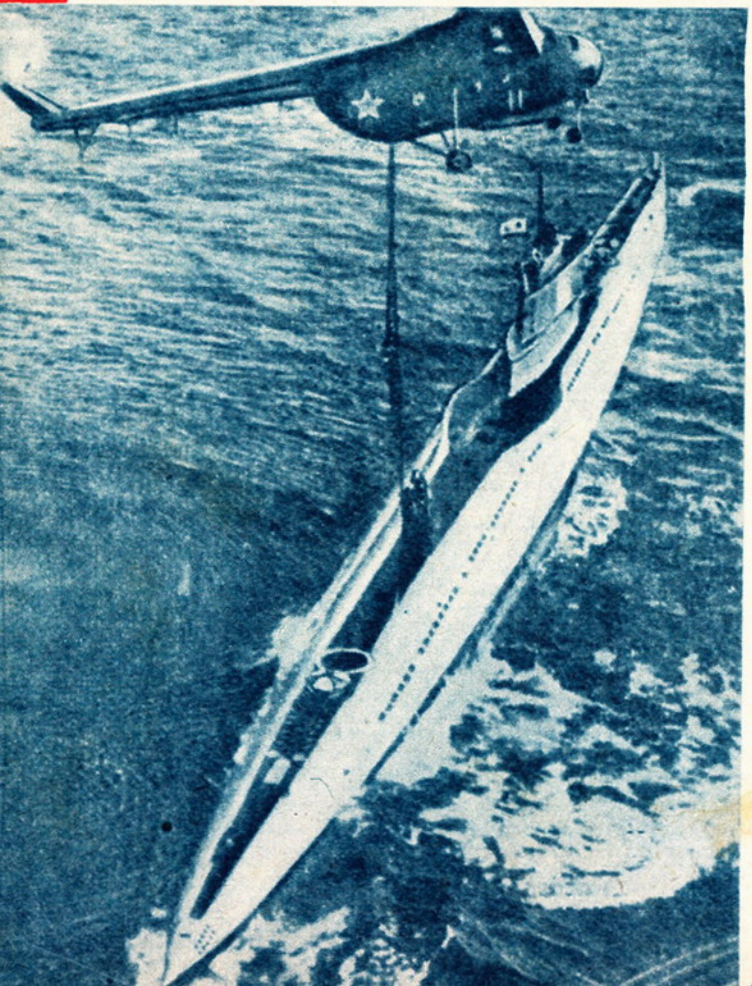
Niewiarygodne, ale w tym wypadku nie było ofiar w ludziach. Zdarzył się on w Dundee, w stanie Missisipi w USA.

Śmiercionośny „grzyb"

Amerykanie, ignorując ostrzeżenia naukowców i protesty miłujących pokój ludzi, dokonują serii wybuchów nuklearnych w rejonie wysp Bożego Narodzenia na Pacyfiku. Na zdjęciu: Charakterystyczny „grzyb" powstały po wybuchu bomby z ładunkiem jądrowym zrzuconej z samolotu.
Foto: „The Illustrated London News"

Śmigłowiec i okręt podwodny

Śmigłowiec łącznikowy w bezpośrednim kontakcie z radzieckim okrętem podwodnym. Zdjęcie wykonane podczas ćwiczeń na morzu.
Foto: „Krasnaja Zwiezda"



POSIADACZ PIĘCIU REKORDÓW

Jednym z najlepszych śmigłowców amerykańskich jest Sikorski S-61, uniwersalna, wielozadaniowa maszyna wyposażona w dwie turbiny. Może on być zastosowany do celów komunikacji, transportu towarów i do użytku wojskowego. S-61 jest posiadaczem pięciu międzynarodowych rekordów prędkości. Na zdjęciu: S-61 startuje z powierzchni wody.
Foto: „Flugwelt"